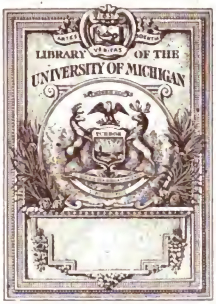
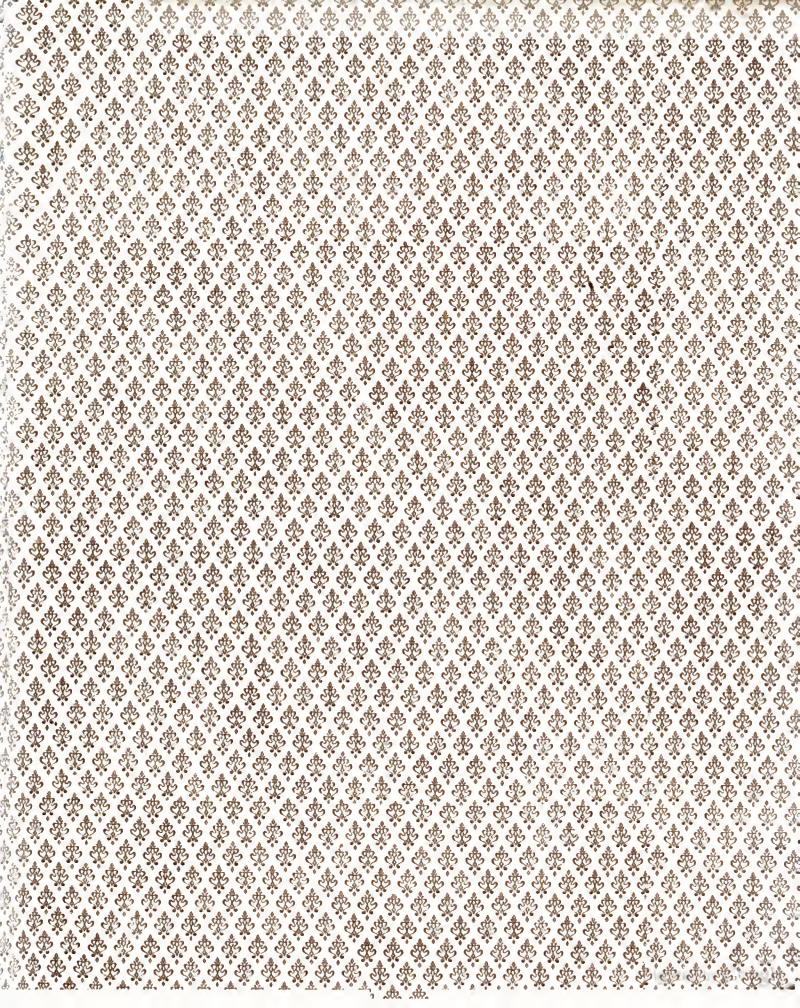
Berliner Statistik

Digitized by Google


LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN



HA
1330
.B5
A2

Digitized by Google

BERLINER STATISTIK

herausgegeben vom

Statistischen Amt der Stadt Berlin.

I. HEFT.

A. Der Milchverbrauch in Berlin.

B. Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr in Berlin von 1896 bis 1902.

BERLIN.

Druck und Verlag von P. Stankiewicz' Buchdruckerei.

1903.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort.

Wie der Unterzeichnete bereits in dem Mitte September d. Js. für 1900 bis 1902 erschienenen Statistischen Jahrbuche der Stadt Berlin mitgeteilt hatte, beabsichtigt das Statistische Amt der Stadt, besondere Aufsätze über einzelne Gebiete der Berliner Statistik zu publizieren.

Wenn der Herausgeber auch gehofft hatte, daß es möglich sein würde, mit demjenigen Teile der Berliner Statistik zu beginnen, bei dem das Material nicht nur am reichlichsten, sondern auch am vollkommensten vorliegt, und für welchen eine langjährige Vorarbeit den Boden der Forschung geebnet hat, mit der Bevölkerungsstatistik, so hat sich dies nicht so bald machen lassen. Statt dessen werden nachstehend Tabellen zur Berliner Personen-Verkehrsstatistik der Öffentlichkeit übergeben. Damit wird ein Gebiet betreten, auf welchem die Unvollkommenheit der dargebotenen Zahlen die bemerkenswerteste Erscheinung ist, indem das Wichtigste dieser Statistik, der Streckenverkehr innerhalb der einzelnen Linien nicht notiert wird.

Trotzdem schien es angezeigt, zu versuchen, in wie weit das Material für die Beobachtung des Verkehrs brauchbar, wie es zu gruppieren und für eingehende Untersuchungen nutzbar zu machen ist. Leben wir doch in einer Zeit, in welcher die Verkehrsfrage im Vordergrund des Interesses steht, und neue Lösungen ihrer harren. Auf den Straßen ist der elektrische Betrieb zum Siege gelangt; auch im Schnellverkehr über und unter der Erde scheint ihm die Zukunft zu gehören. Mit der Eröffnung der elektrischen Schnellbahn im Jahre 1902 ist der Anfang gemacht, neue Projekte liegen vor.

Umsomehr fällt es auf, daß auf diesem Gebiete die Statistik nur sehr mangelhaft ist, obwohl hier mehr als anderswo die Grundlagen einer solchen in Gestalt von Fahrscheinen (Zählkarten) und vielfachen Notierungen gegeben sind. Vielleicht trägt diese Veröffentlichung, welche einstweilen nur den wichtigsten Teil der Verkehrsstatistik behandelt, dazu bei, Verbesserungen der Statistik anzuregen und gibt damit die Möglichkeit, die statistische Betrachtung des Verkehrswesens künftig gründlicher zu gestalten.

Die mitgeteilten Zahlen sind im wesentlichen auf die Zeit seit 1896 beschränkt worden, weil seitdem das Material vollständiger und vergleichbarer vorlag. Der Umstand, daß im Jahre 1896 die Gewerbeausstellung stattfand und einen erhöhten Verkehr, wenigstens auf gewissen Linien, zur Folge hatte, ist einer Vergleichung selbstverständlich nicht hinderlich, muß aber überall mit in Rücksicht gezogen werden.

Was die in dem ersten Teile dieses Heftes mitgeteilten Erhebungen über den Milchverbrauch anlangt, so waren Einzelheiten bereits in der Monatsübersicht für April und im Jahrbuche mitgeteilt worden.

Berlin, Mitte Dezember 1903.

Prof. Dr. E. Hirschberg
Direktor des Statistischen Amts der Stadt Berlin.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

A. Erhebungen über den Milchverbrauch.

1. Vorbemerkung 1
2. Die Produktion innerhalb der Stadt 1
3. Die Milchzufuhr auf Landstraßen 3
4. Die Milcheinfuhr auf Eisenbahnen 5
5. Ergebnisse 9
6. Tabellen 10

B. Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr von 1896 bis 1902.

1. Vorbemerkung 21
2. Der Omnibus-Verkehr 23
3. Der Straßenbahn-Verkehr 27
4. Der Eisenbahn-Verkehr 29
5. Ergebnisse 31
6. Tabellen 35

Drei graphische Darstellungen:

Plan der Eisenbahn-Milchzufuhr nach Berlin vom 18. Februar 1903.

Graphische Darstellung des Anteils der verschiedenen Verkehrseinrichtungen an dem Personenverkehr des Jahres 1902 nach Himmelsgegenden.

Dieselbe Darstellung nach Zonen.

Digitized by Google

A. Erhebungen über den Milchverbrauch.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Vorbemerkung.

Der erste Versuch genauere Daten über den Berliner Milchverkehr zu erlangen wurde vom Statistischen Amte bereits vor einem Vierteljahrhundert (1877) gemacht. Zwar war die Eisenbahnzufuhr bekannt, eine Schiffseinfuhr kam, wie auch heute, nicht in Betracht. Die Produktion innerhalb der Stadt konnte, da die Zahl der Kühe durch die Viehzählung erhoben wurde, annähernd durch Schätzung festgestellt werden; dagegen bot die Erfassung der auf Landwegen zugeführten Milch besondere Schwierigkeit. Der Leiter des Amtes wandte sich damals an den Kgl. Kommissarius für Markt- und Gewerbe-Polizei-Angelegenheiten mit der Anfrage, ob es möglich sei die per Achse eingeführte Milchmenge festzustellen, erhielt aber den Bescheid, daß sich diese wohl jeder Ermittelung entziehen würde.

Ein zweiter Versuch, mit mehr Erfolg, wurde in den Jahren 1893/94 aus Anlaß einer landwirtschaftlichen Ausstellung von der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft unternommen. Auf ihre Anregung wurde von der Kgl. Eisenbahn-Verwaltung die im Jahre 1893 auf den verschiedenen Bahnlinien nach Berlin beförderten Milchmengen, sowie vom Kgl. Polizei-Präsidium die am 20. April 1894 auf Landwegen nach Berlin eingeführte Milch und die in den städtischen Molkereien erzeugte ermittelt.

Die Ergebnisse dieser Aufnahme sind in der Schrift von Benno Martiny über die Milchversorgung Berlins, im Auftrag der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft auf Grund besonderer amtlicher Erhebungen dargestellt worden (Berlin 1894), sind indessen mit den vorliegenden Ermittelungen nicht vergleichbar.

Die Veranstaltung der Allgemeinen Ausstellung für Hygienische Milchversorgung in Hamburg 1903 gab nun dem Statistischen Amte der Stadt Berlin, da es von der Geschäftsleitung der wissenschaftlichen Abteilung um Überweisung von Materialien über den Milchkonsum ersucht worden war, die unmittelbare Veranlassung auch seinerseits die Aufnahme einer Milchstatistik in Angriff zu nehmen, die sich jedoch nicht allein auf Berlin beschränken, sondern auch die Vorortstädte, die mit ihm zusammen ein einheitliches Konsumtionsgebiet bilden, einschließen sollte.

Die Ausführung dieses Planes wurde dadurch ermöglicht, daß das Kgl. Polizei-Präsidium und die Kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin in dankenswerter Weise für ihre Ressorts die Erhebung übernahmen. Entsprechend dem Verwaltungskreise des Kgl. Pol.-Präs. mußte indessen die Erhebung auf Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf beschränkt bleiben.

Ein Teil der Tabellen wurde der wissenschaftlichen Abteilung der Hamburger Ausstellung zur Benutzung überlassen.

2. Die Produktion innerhalb der Stadt.

Die Erhebung der in den Kuhhaltungen erzeugten Milch wurde vom Statistischen Amte selbst vorgenommen, indem unter Zugrundelegung der durch die Viehzählung am 1. Dezember 1902 ermittelten Adressen an alle ständigen Kuhhaltungen Formulare versandt wurden, auf denen die Menge der überhaupt gewonnenen Milch, die der Kindermilch im besonderen, der Monat der größten und der geringsten Produktion mit Angabe der Mengen und die Art des Absatzes erfragt wurden.

Die Zahl der Kuhhaltungen betrug in den 4 Städten zusammen 926, die Zahl der Kühe 11431. Am kleinsten war die Produktion im Vergleich zur Bevölkerung in Charlottenburg, am größten in Rixdorf, was sich vielleicht daraus erklärt, daß hier mehr als in den anderen städtischen Vororten sich kleine landwirtschaftliche Betriebe erhalten haben. Nach der Zahl derjenigen Kuhhaltungen zu schließen, deren Absatz

Digitized by Google

über das Weichbild ihrer Gemeinde hinausging — die verkaufte Milchmenge konnte nicht festgestellt werden — waren die drei Vorortstädte mehr auf den Verkauf nach Berlin und die angrenzenden Ortschaften angewiesen als umgekehrt Berlin auf den Verkauf nach den Vororten. Während in Berlin im ganzen nur 35 Kuhhaltungen (4,7 Pz. unter allen) Milch in den Nachbargemeinden absetzten, hatten von den Molkereien der anderen Städte die Hälfte auch Kunden außerhalb ihrer Gemeinde, darunter 31 (über $^1/_3$ der Gesamtheit) in Berlin.

Was die Verteilung der Berliner Kuhhaltungen auf die einzelnen Standesamtsbezirke anlangt, so entspricht sie im allgemeinen der Bevölkerungszahl, da sich der Absatz dieser Geschäfte in der Regel auf die nähere Umgebung beschränkt; es haben daher die bevölkertsten Stadtteile Wedding und der nördliche Teil der Rosenthaler Vorstadt auch die meisten Kuhhaltungen, die Stadtteile mit der niedrigsten Einwohnerzahl: Friedrich-Wilhelmstadt, Tiergarten-Vorstadt, Moabit, östl. (zusammen Standesamt XIIa), das Spandauer Viertel, die alten Stadtteile Berlin, Köln, Friedrichswerder, Dorotheenstadt, die den Standesamtsbezirk I. bilden und die Friedrichstadt die wenigsten; bei den meisten von diesen kommt auch noch in Betracht, daß geeignete Räume nur in sehr geringer Zahl oder nur zu unverhältnismäßig hohen Mietpreisen vorhanden sein dürften. Ein genauer Parallelismus ist aber schon deswegen nicht zu erwarten, weil der Absatz eines Teiles der Produzenten, namentlich der an der Peripherie des Bezirkes wohnenden, über die Grenzen desselben hinausgeht, und weil anderseits einzelne große Kuhhaltungen zufällig in einem kleinen Stadtteile belegen sind.

Die Berliner Kuhhaltungen sind fast durchweg Molkereien. Als untere Grenze für die Größe eines solchen Betriebes kann ein Bestand von 3 bis 4 Kühen gelten, da bei einer geringeren Zahl das Unternehmen mit Rücksicht auf die verhältnismäßig hohen Anlage- und Betriebskosten nicht mehr lohnend sein würde. Wenn in der Tabelle I. B. noch eine Anzahl kleinerer Kuhhaltungen aufgeführt ist, so handelt es sich wohl meistens um solche Fälle, in welchen der Hausbesitzer oder Wohnungsinhaber vielleicht zufällig über einen zur Unterbringung einer Kuh geeigneten Raum verfügt, deren Ertrag zunächst für seinen eigenen Haushalt bestimmt ist; ferner sind unter diesen eine Anzahl von Anstalten, die nur für ihre häuslichen Zwecke die Kühe halten. Aber auch bei Berücksichtigung dieser kleinsten machen in Berlin die Kuhhaltungen von 1 bis 5 Kühen nur $^1/_{10}$ der Gesamtzahl aus; $^1/_4$ bestand aus 6 bis 10, annähernd die Hälfte aus 11 bis 15, $^1/_4$ aus mehr als 15 Kühen. In Charlottenburg und Rixdorf waren die kleinen Kuhhaltungen stark vertreten: von den 62 in Charlottenburg hatten $^1/_3$, von den 86 in Rixdorf $^1/_4$ nur 1 bis 5 Kühe, doch unterscheiden sich beide Städte dadurch, daß in Rixdorf die kleinsten Kuhhaltungen mit 1 bis 2 Kühen weit zahlreicher waren als in Charlottenburg. Von den Schöneberger 36 Kuhhaltungen hatten nur 2 weniger als 6 Kühe, 8 hatten 6 bis 10, je 10: 11 bis 15 und 16 bis 20, 6 mehr als 20 Kühe. Die größte Molkerei in Berlin hatte zur Zeit der Erhebung einen Bestand von 127, in Schöneberg von 65, in Charlottenburg von 37 und in Rixdorf gleichfalls von 37 Kühen.

Die Jahresproduktion betrug in Berlin 36 790 731 Liter, in Charlottenburg 2 270 075, in Schöneberg 2 458 888, in Rixdorf 3 270 892, im ganzen 44 790 586 Liter, von denen als Kindermilch bezeichnet waren in Berlin 1 544 351, in Charlottenburg 42 754, in Schöneberg 62 532 und in Rixdorf 289 633 Liter. Für die richtige Beurteilung des Wertes dieser Zahlen bedarf es des ausdrücklichen Hinweises, daß sie nicht auf genauen täglichen Messungen beruhen; da eine regelmäßige Buchführung nicht allgemein verbreitet ist, so mußten sich die Befragten vielfach auf bloße Schätzungen beschränken, die von einem in der Regel auf 10 oder 11 Liter angenommenen täglichen Durchschnittsertrag der Kuh ausgingen; auch sind die Angaben insofern noch mangelhaft, als nicht immer der Ertrag der im Durchschnitt des Jahres 1902 gehaltenen, sondern der am Erhebungstage vorhandenen Kühe, deren Zahl von der durchschnittlichen mehr oder weniger abweichen kann, eingesetzt ist.

Aus dieser Entstehung der Zahlen ergibt sich, daß die in der Tabelle über den Durchschnittsertrag einer Kuh mitgeteilten Zahlen keine zuverlässige Grundlage für eingehende Vergleiche in Bezug auf die wirkliche Ergiebigkeit der Kühe sein können.

Der Verkauf der Milch, von der nur ein kleiner Teil zu Käse oder Butter verarbeitet wird, erfolgt fast ausschließlich an Privatkunden, die sie entweder aus dem Stalle holen, oder denen sie zugetragen oder zugefahren wird. Abgesehen von der gelegentlichen Laufkundschaft sind auch die seßhaften Kunden bei der starken örtlichen Fluktuierung verhältnismäßig raschem Wechsel unterworfen.

Digitized by Google

Von den größten Molkereien findet auch ein Post- und Bahnversand statt, namentlich im Sommer nach den Seebädern.

Bei dieser Erhebung ist der Versuch gemacht worden die Monate der höchsten und der geringsten Produktion und die in ihnen gewonnene Milchmenge festzustellen; doch konnten auch hierfür, weil es an genauen Messungen fehlt, keine korrekten Ziffern ermittelt werden.

Im allgemeinen ist das Bestreben darauf gerichtet, da sich die Nachfrage im Laufe des Jahres nicht wesentlich ändert, auch die Produktion auf möglichst gleicher Höhe zu halten, und als Mittel der Regulierung dient nach den gegebenen Anskünften neben gleichmäßiger Fütterung der planmäßige Kuhwechsel. Wenn eine Zeitlang nach dem Kalben die Milchmenge merklich abnimmt, so werden die weniger ergiebigen Kühe verkauft und dafür frischmilchende eingestellt. Dieses Verfahren wird in den verschiedenen Kuhhaltungen nicht in gleichem Maße durchgeführt werden können. Größere Betriebe mit bedeutenderem Kapital können den Wechsel regelmäßiger und häufiger vollziehen, während kleinere Unternehmungen auch dann noch die Kühe zu behalten gezwungen sind, wenn ihr Ertrag schon erheblich heruntergegangen ist. Aus dieser Verschiedenheit erklären sich wohl auch zum Teil die von einander abweichenden Angaben über den Durchschnittsertrag einer Kuh. Nicht völlig auszugleichen ist der den Milchertrag mindernde Einfluß der sehr kalten und sehr heißen Monate. Für diejenigen Molkereien, deren Kundschaft vornehmlich den wohlhabenderen Kreisen angehört, hat die Ferien- und Reisezeit eine verminderte Nachfrage zur Folge, welcher der Molkereibesitzer durch eine Einschränkung der Produktion sich anzupassen sucht, indem während dieser Monate schwächer gefüttert, der Viehbestand verringert wird, oder auch keine frischmilchende Kühe eingestellt werden.

3. Die Milchzufuhr auf Landstraßen.

Die per Achse nach Berlin und seinen 3 Nachbarstädten eingeführte Milch wurde am 18. Februar 1903 festgestellt. Dieser Termin wurde gewählt, weil nach Ansicht Sachverständiger die um Mitte Februar eingehende Tageszufuhr annähernd dem durchschnittlichen Tageseingange entsprechen würde. Die Aufnahme erfolgte durch das Kgl. Polizei-Präsidium. An allen Einfuhrstellen des Beobachtungsgebietes — im ganzen 50 — wurden Posten aufgestellt, die von Mitternacht an sämtliche Milchfuhrwerke anhielten und auf einem besonderen Fragezettel Namen und Wohnort des einführenden Produzenten oder Händlers und des Wagenführers, den Erzeugungsort und die Menge der Milch mit Unterscheidung der verschiedenen Gattungen und die Art des Absatzes (ob an Händler oder an Privatkunden) verzeichneten. Auch bei der nachträglichen Revision des Materials wurde das Amt vom Kgl. Polizei-Präsidium dadurch unterstützt, daß es für seinen Bezirk die erforderlichen Recherchen durch seine Organe ausführen ließ.

Im ganzen wurden auf Milchwagen am 18. Februar 1903 73 550 Liter eingeführt, von welchen durch die Kutscher 43 575 Liter als Vollmilch, 15 546 als Magermilch, 12 313 als Magermilch, 1097 als Sahne und 1019 Liter als Kindermilch bezeichnet wurden. Zur Beförderung dienten 374 Wagen, so daß jeder Wagen im Durchschnitt 197 Liter enthielt.

Das Produktionsgebiet dieser Milch waren die 4 Berlin zunächstliegenden Kreise Niederbarnim, Teltow, Osthavelland und Oberbarnim, von welchen die beiden ersteren unmittelbar an das städtische Gebiet grenzen; sie lieferten auch mit 32 526 und 21 065 Litern das Maximum. Aus Osthavelland, das jene beiden an Umfang des Wiesen- und Weidenareals weit übertrifft und daher für die Milchproduktion besonders geeignet erscheint, kam nur eine verhältnismäßig kleine Menge, 11 560 Liter, da für diesen Kreis die Eisenbahn den bedeutendsten Teil der Zufuhr übernommen hatte. Oberbarnim, weniger durch seine Lage begünstigt (der Milchversand begann erst von 25 Kilometer ab) und erheblich wiesenärmer, führte nur 8400 Liter auf Landwegen ein.

Die Milch kam aus 96 Orten, von denen 44 im Kreise Niederbarnim, 30 im Kreise Teltow und je 11 in Oberbarnim und Osthavelland liegen. Die Zahl der Ausfuhrorte deckt sich jedoch nicht vollständig mit der Zahl der Produktionsorte, da der Einführende in manchen Fällen nicht nur Milch aus seinem Wohnorte, sondern auch aus anderen Gemeinden nach Berlin brachte.

Der weitest liegende Ort, von dem aus auf diesem Wege die Milch nach Berlin geschafft wurde, war Lenenberg im Kreise Oberbarnim, 39 Kilometer oder ungefähr 5 Meilen vom Mittelpunkte der Stadt entfernt. Die Grenze für die Landzufuhr des Kreises Teltow waren 35, des Kreises Osthavelland 32, des Kreises Niederbarnim 23 Kilometer (3 Meilen).

Digitized by Google

Teilt man dieses Zuführgebiet in Zonen von 5 Kilometer Breite (vom Mittelpunkte Berlins aus gerechnet), so kamen aus der nächsten Umgebung (5—10 Kilometer) 15 290 Liter, aus dem 10—15 Kilometerbezirk 19 243, aus der Zone 15 bis 20 Kilometer 18 136, aus der folgenden 9379, aus einer Entfernung von 25 bis 30 Kilometer 6411, aus dem 30 bis 35 Kilometer-Umkreis 4715 und aus weiter liegenden Orten nur noch 376 Liter.

Von den 73 550 Litern Milch wurde über die Hälfte, 38 663 Liter, an Händler verkauft. Die Art des Absatzes wird wesentlich bestimmt durch die Größe des Quantums, das der Einführende zu Markte bringt. Für den kleinen Produzenten, namentlich wenn er in größerer Entfernung von Berlin wohnt, kommt nur der Detailhandel mit seinen höheren Preisen in Betracht*); der Absatz bietet keine großen Schwierigkeiten; da er nur verhältnismäßig wenige Kunden versorgen kann, so findet er auch bei dem Wechsel derselben leichter Ersatz. Je größer aber die verfügbare Menge ist, um so mehr ist der Produzent oder Großhändler auf den Wiederverkäufer angewiesen, weil ihm nur dieser, allerdings bei niedrigeren Preisen, einen stetigen und schnellen Absatz gewährleisten kann. Soweit also die Milch an Händler verkauft wurde, handelt es sich fast durchweg um größere Mengen, vereinzelt scheinen auch kleinere Posten abgegeben worden zu sein.

Die von den einzelnen Produzenten oder Händlern eingeführte Menge nimmt im allgemeinen mit der steigenden Entfernung zu, da auf diese Weise die unverhältnismäßige Erhöhung der Transportkosten vermieden werden kann. Während von den Einführenden der ersten Zone (5—10 km) jeder im Durchschnitt nur 89 Liter Milch zum Verkauf brachte, hatte der der zweiten (10—15 km) eine durchschnittliche Ladung von 187, der der dritten (15—20 km) von 465 und der aus weiterer Entfernung Kommende von 522 Litern.

Ungefähr parallel mit diesem durch die Entfernung bestimmten Steigen der Zufuhrmenge des einzelnen Verkäufers geht aus dem angegebenen Grunde die Zunahme der an Händler gelieferten Mengen. Es wurden nämlich aus der ersten Zone 0.66 Pz., aus der zweiten 42 Pz., aus der dritten 84 Pz. und aus den folgenden 73 Pz. an Wiederverkäufer abgesetzt.

Die Zahl der Einführenden belief sich auf 353. Diese Zahl stellt nicht die der Produzenten dar, die vermutlich erheblich größer ist, weil die Einführenden zum Teil Händler sind, welche von einer Mehrzahl von Landwirten die Milch aufkaufen. Die Zahl der Produzenten und der von den einzelnen verkauften Milchmengen festzustellen war nicht möglich, da der Wagenführer häufig die Bezugsquellen nicht angegeben oder auch die Frage nach dem Produzenten mit der allgemeinen Bezeichnung „die Bauern des Dorfes“ beantwortet hatte. Bei diesem Mangel oder der Unbestimmtheit des Ausdrucks war eine nachträgliche Recherche seitens des Amtes nicht angängig.

Die nachstehende Tabelle gibt genaueren Aufschluß über den Milchverkehr in Bezug auf Entfernungszone, Zahl der Einführenden und Größe der Zufuhren.

Kreise, Entfernung in km	Zahl der Einführenden überhaupt	Von den Einführenden hatten Ladungen von Liter: 1 bis 20	21 bis 40	41 bis 60	61 bis 80	81 bis 100	101 bis 150	151 bis 200	201 bis 300	301 bis 500	501 bis 1000	über 1000
Niederbarnim über 5—10	96	7	12	13	24	10	25	2	—	2	1	—
„ 10—15	57	—	1	2	4	17	22	6	—	—	5	—
„ 15—20	21	—	1	3	—	1	3	—	2	2	5	4
„ 20—25	8	—	—	1	—	—	3	1	—	—	3	—
	182	7	14	19	28	28	53	9	2	4	14	4
Teltow „ 5—10	75	6	4	12	16	10	20	3	4	—	—	—
„ 10—15	44	3	4	3	5	8	10	3	1	2	4	1
„ 15—20	16	1	1	1	2	—	2	—	4	1	3	1
„ 20—25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 25—30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 30—35	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	136	10	9	16	23	18	33	6	9	3	7	2

*) Nach dem Berichte der Ältesten der Kaufmannschaft stellt sich der Preis des Liters Vollmilch im Großhandel frei Bahnhof Berlin auf 12 bis 13½ Pf., im Kleinhandel auf 18 bis 20 Pf.

Digitized by Google

Kreise, Entfernung in km	Zahl der Einfuhrenden überhaupt	Von den Einführenden hatten Ladungen von										
		1 bis 20	21 bis 40	41 bis 60	61 bis 80	81 bis 100	101 bis 150	151 bis 200	201 bis 300	301 bis 500	501 bis 1000	über 1000
		Liter										
Oberbarnim über 20—25	5	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	2
„ 25—30	8	—	1	—	1	—	1	—	2	2	—	1
„ 30—35	5	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—
„ 35—40	2	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
	20	—	1	—	2	1	2	4	5	2	—	3
Osthavelland „ 10—15	2	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
„ 15—20	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
„ 20—25	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
„ 25—30	4	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1
„ 30—35	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
	15	1	—	1	—	1	1	—	1	1	4	5
überhaupt „ 5—10	171	13	16	25	40	20	45	5	4	2	1	—
„ 10—15	103	3	5	6	9	25	33	9	1	3	9	1
„ 15—20	39	1	2	4	2	1	5	—	6	3	9	6
„ 20—25	17	1	—	1	1	1	3	2	—	—	5	3
„ 25—30	12	—	1	—	1	—	1	—	3	3	1	2
„ 30—35	9	—	—	—	—	1	1	3	2	—	—	2
„ 35—40	2	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
	353	18	24	36	53	48	89	19	17	10	25	14

Die höchste Zufuhr betrug 2160 Liter. Zufuhren von mehr als 500 Litern wurden 39 gezählt, darunter 18 aus dem Kreise Niederbarnim, je 9 aus den Kreisen Teltow und Osthavelland und 3 aus Oberbarnim; was die Herkunft dieser großen Mengen anlangt, so kam die aus dem Kreise Teltow stammende Milch fast ganz von Domänen und Rittergütern, die der übrigen Kreise meist von bäuerlichen Besitzungen.

4. Die Milcheinfuhr auf Eisenbahnen.

Die Erhebung der Eisenbahnzufuhr, die gleichfalls am 18. Februar stattfand, wurde in der Weise eingeleitet, daß die Kgl. Eisenbahn-Direktion die Vorstände der Güterabfertigungsstellen derjenigen Stationen, die für den Milchverkehr Berlins und seiner Vororte in Betracht kommen, durch eine besondere Verfügung anwies auf einem für diesen Zweck hergestellten Formulare die am 18. Februar von 12 Uhr nachts bis 11^{30} nachts eingehende Milchmenge, die Herkunftsstation und ihre Entfernung von Berlin, Gewicht und Art der Gefäße, Art der Beförderung und die Frachtkosten zu notieren. Von den 16 Bahnhöfen, die der Beobachtung unterstellt waren, nämlich Nordbahnhof, Stettiner Bahnhof, Schlesischer Güterbahnhof, Ostbahnhof, Görlitzer, Anhalter, Potsdamer, Hamburg-Lehrter Bahnhof, Charlottenburger Bahnhof, Güterabfertigung Moabit, Rixdorf, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Weißensee, Rummelsburg, Tempelhof-Ringbahn, Halensee hatten die 4 letzteren keinen Milcheingang.

Die Gesamtzufuhr betrug, das Gewicht der Gefäße nicht mit gerechnet, 530 082 kg. Die Größe der den verschiedenen Bahnhöfen zugeführten Menge schwankte zwischen 208 998 kg auf dem Hamburg-Lehrter Bahnhof und 180 kg auf dem Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde.

Diese Milch kam von 216 Stationen, von denen 193 in der Provinz Brandenburg, 11 in der Provinz Sachsen, je 3 in Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, je 1 in Hannover, Pommern, Posen und Schaumburg-Lippe lagen.

Die nächstliegende Milchstation war Hermsdorf (13 km), die entfernteste Bückeburg (311 km), die allerdings nur 20 kg versandte. Das Maximum, 53 309 kg, mehr als $^1/_{10}$ der ganzen Einfuhr, war in Nauen verladen.

Die Hauptsammelbecken für die Berlin und seinen Vororten zuströmende Milch sind der Hamburg-Lehrter und Stettiner Bahnhof, die zusammen $^3/_4$ aller Milch empfingen. Wenn nun in der Regel durch den Bahnhof auch die Zufuhrstrecke bezeichnet ist, so trifft dies für die Nordbahn und Stettiner Bahn nicht zu. Eine sehr große Milchmenge wird nämlich zwar auf der Nordbahn befördert, aber nach dem Stettiner

Digitized by Google

Bahnhof abgeleitet, wohl um sie dem eigentlichen Konsumtionsgebiete näher zu bringen. In den amtlichen Aufstellungen erscheint daher der Stettiner Bahnhof mit einer um etwa 70000 kg größeren, der Nordbahnhof mit einer um dieselbe Summe kleineren Menge, als den zu ihnen führenden Linien entspricht. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Unterschiede zwischen Bahnhof und zugehöriger Strecke.

Beförderungs-Station, Strecke	Eingang in kg												
	Nordbahn	Stettiner Bahn	Hamburg-Lehrter Bahn	Charlottenb.-Güterbahnhof	Potsd. Bahn	Anhalter Bahn	Ostbahn	Bahnhof Lichtenbg.-Friedrichsf.	Güterabfertig. Moabit	Bahnhof Rixdorf	Görlitzer Bahn	Schles. Güterbahnhof
Bahnhof	39 869	171 344	208 998	813	22 212	32 161	29 897	180	1000	2139	13 031	8438
Strecke	106 540	104 325	209 811	.	22 212	32 161	31 425	.	.	2139	13 231	8238

Da aber für die genauere Feststellung der Herkunft der Milch bei der vielfachen Verzweigung der Linien, von denen auch die Nebenstrecken oft einen sehr bedeutenden Milchtransport aufweisen, die Bezeichnung des Ankunft-Bahnhofs nicht ausreicht, so sind in der nachstehenden Tabelle und ausführlicher in den Tabellen am Schlusse sämtliche Strecken zusammengestellt.

Beförderte Milch ohne das Gewicht der Gefäße in kg.

Bahnstrecke	Milch in kg	Bahnstrecke	Milch in kg
1. Berlin—Hannover	33 392	24. Lichtenberg—Wriezen—Jädickendorf	19 571
2. Nauen—Wildpark	4 358	25. Wriezen—Werbig	241
3. Stendal—Magdeburg	297	26. Ruhnow—Neustettin	19
4. Stendal—Wittenberge	295	27. Küstrin—Glasow	461
5. Berlin—Hamburg	119 270	28. Glasow—Arnswalde	296
6. Pankinenaue—Neuruppin	30 019	29. Berlin—Küstrin	12 541
7. Nenestadt—Pritzwalk—Karow	23 099	30. Küstrin—Reppen	382
8. Berlin—Neuruppin—Wittstock	42 973	31. Landsberg—Bentschen	180
9. Berlin—Neustrelitz	50 986	32. Berlin—Frankfurt—Guben	4 503
10. Neustrelitz—Güstrow—Rostock—Tessin	488	33. Frankfurt—Bentschen	1 437
11. Neustrelitz—Neubrandenburg	1 511	34. Frankfurt—Kotthus	216
12. Löwenberg—Templin	10 582	35. Lübben—Beeskow	953
13. Reinickendorf—Gr. Schönebeck	4 283	36. Königswusterhausen—Beeskow	2 622
14. Basdorf—Liebenwalde	7 267	37. Königswusterhausen—Kottbus	7 996
15. Templin—Prenzlau	4 841	38. Ukro—Lübben	1 088
16. Templin—Eberswalde	3 976	39. Lübbenau—Kalau—Senftenberg	1 406
17. Berlin—Angermünde	32 287	40. Rixdorf—Mittenwalde	2 139
18. Angermünde—Pasewalk	17 383	41. Berlin—Zossen—Dresden	11 198
19. Angermünde—Stettin	24 027	42. Jüterbog—Röderau	942
20. Eberswalde—Freienwalde	2 658	43. Berlin—Jüterbog—Bitterfeld	18 745
21. Freienwalde—Wriezen	2 112	44. Jüterbog—Treuenbrietzen	226
22. Angermünde—Schwedt	4 754	45. Potsdam—Magdeburg	21 093
23. Angermünde—Freienwalde	872	46. Berlin—Nordhausen	1 697

Faßt man die unter 1—3, 4—8, 9—28, 29—31, 32—44, 45—46 aufgeführten Strecken zu je einer Gruppe zusammen, so würden durch diese Gruppen annähernd die Himmelsrichtungen, in denen die von ihnen durchschnittenen Gebiete liegen, gekennzeichnet: Westen, Nordwesten, Norden - Nordosten (eine schärfere Trennung der beiden Richtungen ist nicht wohl durchführbar), Osten, Südosten und Süden (auch hier ist eine genaue Scheidung nicht möglich), Südwesten.

	W.	NW.	N.-NO.	O.	SO.-S.	SW.
Milchmenge in kg	38 247	215 656	186 815	13 108	53 471	22 790

Fast $^4/_{10}$ der in Berlin auf den Eisenbahnen eingeführten Milch kommt also aus dem Nordwesten, aus Norden und Nordosten $^3/_{10}$, wovon über die Hälfte dem Norden entstammt, aus den übrigen Himmelsrichtungen zusammen nur $^2/_{10}$.

Die Größe der Milchproduktion ist wesentlich abhängig von dem Umfange und der Güte des

Digitized by Google

Wiesen- und Weidenareals, die Möglichkeit des Absatzes nach Berlin von der Entfernung und der Ausgestaltung der Verkehrsmittel. Die folgende Übersicht zeigt, welchen Anteil die einzelnen Landkreise der Provinz Brandenburg an der Milchversorgung Berlins und seiner Vororte haben; eine ganz korrekte Darstellung dieses Verhältnisses kann sie nicht geben, da nicht die Produktionsorte selbst, sondern nur die Versandstationen bekannt sind; störend wirkt besonders der Einfluss solcher Stationen, die an der Peripherie eines Kreises gelegen, auch Milch von benachbarten Gebieten aufnehmen. Um wenigstens eine ungefähre Vorstellung von der Bedeutung der landwirtschaftlichen Bodenbenutzung und der Entfernung für die Milchausfuhr zu geben ist auf Grund der neuesten Erhebung des Kgl. Preuß. Stat. Büreaus (Statistik der Landwirtschaft über land- und forstwirtschaftliche Bodenbenutzung im preußischen Staate für das Jahr 1900, Band 168 d. preuß. Stat. Berlin 1902) die Größe der Wiesen- und Weidenfläche für jeden Kreis in ha und die Entfernung der nächsten und der von Berlin weitest liegenden Milchstation in Kilometern angegeben.

Ausfuhrmenge, Wiesenfläche, Entfernung	Kreise										
	Osthavelland	Ruppin	Niederbarnim	Angermünde	Westhavelland	Teltow	Ostprignitz	Oberbarnim	Zauch-Belzig	Templin	Prenzlau
Milchausfuhr in Kilogramm .	121 504	82 344	49 746	44 745	43 490	30 974	30 317	20 702	14 991	14 435	9 681
Wiesen- u. Weidenfläche in ha	36 205	35 826	18 684	17 980	39 311	20 151	26 146	6 646	28 089	15 802	14 758
Entfernung in km	20—81	41—79	13—55	51—98	43—63	14—51	85—138	28—82	36—101	52—98	105—123

Ausfuhrmenge, Wiesenfläche, Entfernung	Kreise										
	Lebus	Westprignitz	Jüterbog-Luckenwalde	Kalau	Lübben	Luckau	Königsberg i. N.	Beeskow-Storkow	Weststernberg	Zülichau-Schwieb.	Soldin
Milchausfuhr in Kilogramm .	9 104	8 718	4 619	2 890	2 855	2 616	2 091	2 003	1 110	709	296
Wiesen- u. Weidenfläche in ha	7 985	31 029	14 068	14 374	16 857	17 398	17 045	12 686	8 210	7 975	11 219
Entfernung in km	46—88	113—145	47—59	86—111	70—95	60—91	76—98	40—90	94—113	143—167	144

Im Kreise Osthavelland, aus dem die größte Menge Milch kam, begünstigen beide Faktoren, Lage und Bodenbeschaffenheit in hohem Grade den Versand, bei Ruppin mit fast gleich großen Wiesen- und Weidenflächen macht sich schon der Einfluß des weiteren Abstandes von Berlin bemerkbar; in noch höherem Maße wird die Ausfuhr des Kreises Westprignitz, die nach seiner Bodenkultur erheblich größer sein sollte, durch die Weite der Entfernung beeinträchtigt, während umgekehrt in Niederbarnim, Teltow und Oberbarnim der Nachteil hinsichtlich des Umfanges der Wiesen teilweise durch die bevorzugte Lage wieder ausgeglichen wird. Westhavelland versandte anscheinend ein geringeres Quantum als seiner Futterfläche entspricht, doch kommt hierbei in Betracht, daß wahrscheinlich von dem an seiner Grenze gelegenen osthavelländischen Nauen (mit einem Versande von über 53 000 kg) auch ein Teil der westhavelländischen Milch nach Berlin gelangte. Der Zusammenhang zwischen Bodenkultur und Entfernung einerseits und der Höhe der Milchausfuhr anderseits ist somit unverkennbar; jedoch läßt sich nicht für jeden einzelnen Kreis die Erklärung für die von ihm nach Berlin verkaufte Milchmenge geben, da auch noch andere Ursachen, für welche zahlenmäßige Unterlagen nicht zu Gebote stehen, wirksam sind, wie die Fruchtbarkeit des Bodens, die Ausbildung des Eisenbahnnetzes in den Kreisen, die Art der Verbindung mit den Hauptstrecken, das Vorhandensein anderer Bevölkerungszentren, die einen Teil der Milch an sich ziehen, u. s. w.

Als Grenze für die regelmäßige Berliner Eisenbahnzufuhr wird man gegenwärtig eine Entfernung von 150 Kilometern, also etwa 20 deutschen Meilen annehmen können. Zwar kommt auch noch aus weiterliegenden Orten Milch nach Berlin, aber dieses Quantum beträgt nur 0.18 Pz. des ganzen Einganges. Was die Verteilung auf die Zonen, wie sie in der Tabelle dargestellt sind, betrifft, so entfielen auf die erste (11—20 km) 2.78, auf die zweite (21—30 km) 7.99 Pz.; tatsächlich ist aber die aus diesem Produktionskreise eingeführte Milchmenge weit größer, weil noch die Landzufuhr hinzukommt. Diese hat zwischen 30 und 40 Kilometern ihre Grenze erreicht und der Eisenbahnverkehr tritt an ihre Stelle; daher das starke Anschwellen des Versandes aus diesem Bezirke, der fast $^1/_4$ des ganzen Bahneinganges liefert; auf die folgenden Zonen entfallen 13.38 (40—50 km), 12.18 (50—60 km), 11.13 (60—70 km), 9.28 (70—80 km), mit der Entfernung von 90 Kilometern tritt eine starke Abnahme ein (3.28 Pz.). Aus einer Entfernung bis 50 Kilometern kamen also 48 Pz., aus der Zone 51—100 Kilometern 45 Pz. und weiter als 100 Kilometer 7 Pz.

Digitized by Google

Zufuhr	Von der auf Eisenbahnen nach Berlin eingeführten Milchmenge entfielen: Prozent auf die Entfernung von Kilometer												
	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-120	121-150	151-200	über 200
auf der Eisenbahn überhaupt . .	2.75	7.90	24.09	13.20	12.18	11.15	9.25	9.40	3.18	5.54	1.30	0.12	0.04
„ „ Hamburg-Lehrter Bahn	—	1.73	32.61	7.79	6.09	16.76	13.90	11.25	3.40	4.04	1.30	0.10	0.01
„ „ Nordbahn	2.30	9.73	20.45	22.63	31.30	7.74	3.11	0.94	—	1.42	—	0.21	0.15
„ „ Stettiner Bahn	3.04	8.68	11.96	7.35	8.55	5.36	11.93	20.83	6.57	15.68	2.13	—	0.02

Mit der durch die rasche Bevölkerungszunahme Berlins und seiner Vororte hervorgerufenen steigenden Nachfrage erweitert sich immer mehr der Kreis des Zufuhrgebietes. Während 1893 nur 11.26 Pz. aller Eisenbahnmilch aus größerer Entfernung als 80 Kilometer kam, wurden 1903 19.48 Pz. aus dieser entlegeneren Zone eingeführt. Die Steigerung ist um so bemerkenswerter, als in der zehnjährigen Zwischenzeit eine Anzahl von Linien eröffnet worden sind, die gerade aus verhältnismäßig nahe belegenen Orten sehr beträchtliche Mengen Milch nach Berlin beförderten. Faßt man die einzelnen größeren Strecken ins Auge, so zeigt sich unter ihnen eine große Verschiedenheit. So kam aus einer Entfernung von mehr als 70 Kilometern auf der Nordbahn nur der zwanzigste, auf der Hamburg-Lehrter Bahn der dritte Teil der Gesamtmenge, auf der Stettiner Bahn mehr als die Hälfte.

Die Beförderung der Milch erfolgte überwiegend in Holzgefäßen; von 20 391 für den Transport benutzten Gefäßen waren 11 058 hölzerne und 9333 eiserne. Berücksichtigt man aber die in ihnen enthaltene Milchmenge, so ist die Differenz wegen des verschiedenen Rauminhalts — ein hölzernes Gefäß enthielt im Durchschnitt 32, ein eisernes nur 18 kg — eine weit größere: nur ein Drittel der Milch wurde in eisernen, zwei Drittel in hölzernen Gefäßen versandt. Auf die Wahl der Gefäße scheint die Entfernung von Einfluß zu sein; mit der steigenden Entfernung von Berlin nimmt die Verwendung eiserner Gefäße im allgemeinen zu, wie die folgende Tabelle zeigt:

Art der Gefäße		Entfernung von Berlin in km												
		11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-120	121-150	über 150	überhpt.
Absolute Zahl der	Holzgefäße . .	354	1209	3108	1645	1055	989	921	831	306	502	136	4	11 058
	eisernen Gefäße	149	567	1619	950	1553	1327	899	1178	559	594	110	37	9 333
In Prozent	Holzgefäße . .	78	68	66	81	40	43	51	41	47	46	55	10	54
	eiserne Gefäße	29	32	34	87	60	57	49	59	53	54	45	90	46

Die Skala ist nicht regelmäßig und nach den Linien verschieden. Von den Gefäßen, die aus einer größeren Entfernung als 50 Kilometer kamen, waren auf der Berlin-Hamburger Linie nur 41 Pz. eiserne, auf der Strecke Berlin-Hannover 51 Pz., auf der Paulinenau-Neuruppiner 54 Pz., auf der Berlin-Wittstocker 68 Pz., auf der Berlin-Neustrelitzer 70 und auf der Berlin-Stettiner 79 Pz. In Eilgüterzügen wurden von der Gesamtmenge (einschl. des Gewichts der Gefäße) 37 Pz., in Personenzügen 12 Pz. und in Güterzügen 51 Pz. befördert.

An Empfängern in Charlottenburg gingen (einschl. des Gewichts der Gefäße) 13 462 kg (1.7 Pz.), nach Schöneberg 12 149 (1.7 Pz.), nach Rixdorf 6454 (0.9 Pz.), nach anderen Vororten 10 668 (1.5 Pz.).

Die gezahlte Fracht belief sich auf 3926.58 Mark; die Verfrachtung der Berliner Milch auf den Eisenbahnen würde also nach dem Maßstabe des Erhebungstages jährlich etwa 1¼ Millionen Mark Kosten verursachen.

	Entfernung von Berlin in km												
	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-120	121-150	151-200	201-250
Frachtkosten pro ½ Milch in Pf.	0.32	0.42	0.51	0.63	0.79	0.88	0.87	1.06	1.14	1.39	1.63	2.10	2.71

Der Anteil der Eisenbahnfracht in einem Verkaufspreise von 12 bis 13½ Pf. pro Liter loco Berlin (Bahnhof) beträgt hiernach Prozent:

	Frachtkosten in Pz.												
b.e. Preise von 12 Pf.	2.66	3.48	4.21	5.62	6.66	7.35	7.96	8.80	9.47	11.47	13.62	17.47	22.58 durchschnittlich 6.36 Prozent.
b.e. Preise von 13½ Pf.	2.29	3.10	3.74	5.00	5.83	6.53	6.45	7.92	8.41	10.28	12.10	15.55	20.07 - 5.65 -

Digitized by Google

Im Durchschnitt war die Milch, welche am 18. Februar 1903 zugeführt wurde, pro Liter mit 0.16 Pf. Eisenbahnfracht belastet. In der meist in Betracht kommenden Zone von 31 bis 40 km betrug die Fracht 0.61 Pf. bez. 4 1/5 Pz. des Verkaufspreises von 12 Pf. oder 3 4/5 Pz. des Preises von 13 1/2 Pf.

Für die vorstehenden Ausführungen über den Milchverkehr nach Strecken, Entfernung, Produktionskreisen, mußten, da andere Data überhaupt nicht verfügbar waren, die Angaben über die Eisenbahnzufuhr des einen Tages benutzt werden. Es ist nun zu untersuchen, in welchem Grade der Eingang vom 18. Februar mit der durchschnittlichen Tageszufuhr übereinstimmt. Ein Maßstab für die Beurteilung ist gegeben, da die Eisenbahn-Direktion den Verkehr für das ganze Jahr 1902 mitgeteilt hat. Allerdings sind hierin die Bahnhöfe Moabit, Rixdorf, Lichtenberg-Friedrichsfelde und der Charlottenburger Gütterbahnhof nicht mit einbegriffen, und diese müssen daher bei einem Vergleiche ausscheiden; die durch diese Lücke hervorgerufene Ungenauigkeit ist aber sehr gering, da die 4 Bahnhöfe zusammen nur mit 0.8 Pz. an dem Milchverkehre beteiligt waren.

Im Jahre 1902 wurden im ganzen auf dem Stettiner Bahnhof, Nordbahnhof, Ostbahnhof, Schlesischen Gütterbahnhof, Görlitzer, Anhalter, Potsdamer, Hamburg-Lehrter Bahnhof 186 822 Tonnen Milch eingeführt, so daß also bei einer mittleren Bevölkerung der 4 Städte von 2 307 742 auf den Kopf und Tag 0.222 kg entfiel.

Am 18. Februar 1903 gingen auf den gleichen Bahnhöfen 525 950 kg ein, die für eine Einwohnerzahl von 2 347 013 einen täglichen Verbrauch von 0.224 kg pro Kopf ergeben.

Die Zufuhr am 18. Februar 1903 entspricht also fast dem durchschnittlichen Tageseingang im Jahre 1902; sie steht nur um 1.056 Pz. höher.

5. Ergebnisse.

Auf Eisenbahnen wurden am 18. Februar 1903 530 082 kg Milch eingeführt. 10 668 kg (Milch und Gefäße) waren für Empfänger in nicht städtischen Vororten bestimmt; auf Milch reduziert (das Gewicht der Gefäße machte im Durchschnitt 27.56 Pz. des Bruttogewichtes aus) würden dies 7747 kg sein. Es verbleiben also in den 4 Städten 522 335 kg oder bei einem spezifischen Gewicht des Liters Milch von 1.03 kg: 507 122 Liter. Dieses Quantum vom 18. Februar ist aber nach den vorstehenden Darlegungen um 1.056 Pz. höher als das durchschnittliche; es müssen daher noch 5207 Liter in Abzug gebracht werden; somit beträgt der wahr-

Städte	Mittlere Bevölkerung des Jahres 1902	Milchproduktion innerhalb der Stadt i. J. 1902	Zufuhr auf Eisenbahnen im Jahre 1902 (8 Bahnhöfe)	Zufuhr auf Eisenbahnen am 18. Febr. 1903 (12 Bahnhöfe)	Zufuhr auf Landwegen a. 18. II. 03	Bevölkerung Mitte Februar 1903
		Liter	Kilogramm		Liter	
Berlin	1 903 808	36 790 731	.	.	.	1 927 577
Charlottenburg . .	197 495	2 270 075	.	.	.	202 768
Schöneberg	106 830	2 458 888	.	.	.	112 030
Rixdorf	99 609	3 270 892	.	.	.	104 638
zusammen	2 307 742	44 790 586	186 822 000	530 082	73 550	2 347 013

Milchverbrauch im Jahre 1902 in Litern

Die 4 Städte zusammen	Produktion innerhalb der Stadt 1902	Eisenbahnzufuhr auf das Jahr 1902 berechnet	Landzufuhr	zusammen
Jahr 1902	44 790 586	180 133 700	25 407 814	250 332 100
pro Tag	122 714	493 517	69 610	685 841
pro Tag und Kopf der Bevölkerung	0.053	0.214	0.030	0.297

Digitized by Google

scheinliche Tagesdurchschnitt 501 915 Liter oder pro Kopf der Bevölkerung 0,311 Liter. Die Landzufuhr belief sich auf 73 350 Liter; nimmt man nun an, daß sich die durchschnittliche Tageszufuhr auf Landwegen zu dem durchschnittlichen Tageseingange auf der Eisenbahn verhält wie die am 18. Februar eingegangene Landmilch zu der Eisenbahnmilch desselben Tages, so würde sich diese Menge nach Abrechnung der in den nichtstädtischen Vororten abgesetzten Milch (ungefähr 2000 Liter) auf 70 795 Liter ermäßigen, es entfiel also auf den Kopf der Bevölkerung pro Tag 0,044 Liter. In den Molkereien wurden 44 790 586 Liter erzeugt, was eine tägliche Produktion von 122 714 Litern (im Jahre 1902) und einen Verbrauch von 0,083 Litern pro Kopf entspricht.

Die Gesamtmenge der im Jahre 1902 in den Städten Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf verbrauchten Milch belief sich auf etwa 250 Millionen Liter, wovon etwa der neunte Teil durch eine Firma umgesetzt wurde.

Der tägliche Milchkonsum in Berlin und den 3 Nachbarstädten stellt sich also im ganzen auf fast $^{3}/_{10}$ Liter pro Kopf, wovon 82 Pz. nach den Städten eingeführt, das übrige daselbst erzeugt wurde, und zwar kamen 72 Pz. auf Eisenbahnmilch, 18 Pz. auf Molkereimilch und 10 Pz. auf die per Achse eingeführte Milch. Um diesen Bedarf durch eigene städtische Produktion zu decken, würde bei dem in Tab. I. A. mitgeteilten Durchschnittsertrage einer Kuh in den Molkereien der vier Städte ein Bestand von 63 836 Kühen erforderlich sein.

6. Tabellen.

I. A. Die im Jahre 1902 in den Kuhhaltungen von Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf gewonnene Milch.

Standesamts-Bezirke	Kuhhaltungen	Kühe	Auf 1 Kuhhaltung kamen durchschnittl. ... Kühe	Menge der im Jahre 1902 gewonnenen Milch: überhaupt l	Auf 1 Kuhhaltung kamen durchschnittlich ... l: im Jahr	auf den Tag	Auf 1 Kuh kamen durchschnittlich ... l: im Jahr	auf den Tag	davon als Kindermilch bezeichnet: absolute Menge l	Prozent der überhaupt produzierten Milch
I	12	169	14	680 753	56 729	155,4	4028	11,0	170	0,0
II	5	59	12	263 813	52 763	144,8	4471	12,3	4 583	1,7
III	21	318	15	1 297 724	61 796	169,3	4081	11,2	232 016	17,9
IVa	14	208	21	1 216 046	86 860	238,0	4084	11,2	542 008	44,7
IVb	35	536	15	2 119 854	60 567	165,9	3955	10,8	4 581	0,2
Va	47	686	14	2 352 541	50 053	137,1	4091	11,2	24 025	1,0
Vb	55	449	13	1 769 119	50 546	138,4	3940	10,8	11 537	0,7
VI	19	282	15	1 072 315	56 438	154,6	3803	10,4	15 052	1,4
VIIa	46	567	12	2 221 905	48 302	132,3	3919	10,7	12 755	0,6
VIIb	67	776	12	3 001 746	44 802	122,7	3868	10,6	40 686	1,4
VIII	49	588	12	2 206 239	45 066	123,5	3756	10,3	45 775	2,9
IX	17	228	13	900 330	53 491	146,6	3988	10,9	9 331	1,0
Xa	61	715	12	2 758 829	44 809	123,0	3851	10,5	107 097	3,9
Xb	73	884	12	3 357 437	45 992	126,0	3798	10,4	68 145	2,0
XI	66	783	12	2 945 698	46 724	128,0	3759	10,3	43 146	1,5
XIIa	11	132	12	535 827	48 666	133,3	4056	11,1	3 054	0,6
XIIb	65	821	13	3 321 607	51 187	140,1	3924	10,8	249 762	7,5
XIIIa	60	712	12	2 737 058	45 618	125,0	3844	10,5	93 898	3,4
XIIIb	44	530	12	2 143 473	48 715	133,5	4044	11,1	37 599	1,8
Stadt Berlin	742	9 436	13	36 790 731	49 583	135,8	3899	10,7	1 544 351	4,2
„ Charlottenburg	62	865	9	2 270 075	36 614	100,3	4018	11,0	42 754	1,9
„ Schöneberg	36	601	17	2 458 888	68 302	187,1	4078	11,2	62 582	2,5
„ Rixdorf	86	888	10	3 270 892	38 034	104,2	3950	10,8	289 633	8,9
Alle 4 Städte zus.	926	11 491	12	44 790 586	48 370	132,6	3918	10,7	1 959 270	4,3

Digitized by Google

I. B. Die Kuhhaltungen in Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf nach der Zahl ihrer Kühe im Jahre 1902.

Standesämter von Berlin, Nachbarstädte	Kuhhaltungen mit . . . . Kühen																													Überhaupt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	29	30	31 und mehr	Kuhhaltungen	Kühe
I	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	2	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	169
II	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	70
III	1	—	—	—	—	1	1	2	—	4	1	—	—	1	1	—	1	2	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	21	318
IVa	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—	1	3	—	—	1	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	208
IVb	—	1	—	—	—	—	1	1	3	3	2	4	2	4	1	1	2	3	3	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	35	596
Va	—	—	—	1	1	—	1	2	2	2	7	4	5	2	4	2	1	—	2	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	47	588
Vb	—	—	—	1	—	2	1	3	3	1	11	1	2	1	1	1	5	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	35	449
VI	—	—	—	—	—	—	1	1	1	2	—	2	3	2	1	1	2	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	19	289
VIIa	3	1	—	—	—	—	1	1	2	1	5	3	5	5	3	5	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	567
VIIb	—	1	2	1	1	—	2	1	7	8	9	9	4	6	4	2	1	2	—	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	67	776
VIII	—	—	—	1	—	1	—	5	7	6	2	8	1	6	3	3	2	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	588
IX	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	5	2	—	3	4	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	228
Xa	—	—	3	—	—	2	1	2	3	5	6	14	8	6	7	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	715
Xb	—	—	—	2	—	—	4	3	4	11	10	8	7	9	3	6	1	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	73	884
XI	—	1	—	1	1	1	5	5	10	4	7	5	2	5	7	1	3	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	63	783
XIIa	—	1	—	—	—	2	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	132
XIIb	—	2	1	1	2	—	—	3	1	8	8	7	3	8	6	4	1	1	—	3	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	63	821
XIIIa	—	1	—	—	—	3	2	8	3	3	6	9	7	7	1	1	—	3	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	60	712
XIIIb	2	1	1	2	2	1	2	4	1	8	3	4	2	2	3	2	3	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	44	590
Stadt Berlin	7	9	7	10	8	12	19	40	46	82	62	100	57	67	56	47	24	30	11	21	4	5	4	4	2	2	1	1	—	6	742	9 435
„ Charlottenburg	1	2	5	8	6	5	3	1	3	7	5	3	1	—	—	2	1	—	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	62	565
„ Schöneberg	1	—	—	—	1	2	—	1	2	3	2	1	2	2	3	2	3	1	2	2	—	1	—	—	1	—	—	1	—	3	36	603
„ Rixdorf	9	5	2	6	2	2	4	4	10	8	4	9	2	8	6	—	3	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	86	828
Alle 4 Städte zus.	18	14	14	24	16	21	26	46	61	100	73	113	62	81	65	51	31	32	15	26	4	5	5	4	3	3	1	1	1	10	926	11 431

II. Auf Landwegen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Produktionsort der Milch	Entfernung der Produktionsorte von Berlin	Menge der auf dem Wagen geführten Milch in Litern davon angegeben als:						Von der gesamten Menge wurden geliefert an		Verkauf nach Vororten von Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf.
		überhaupt	Vollmilch	Marktmilch	Magermilch	Sahne	Kindermilch	Privatkunden Liter	Händler Liter	
Kreis Niederbarnim.										
Lichtenberg	5.2	41	41	—	—	—	—	41	—	—
Pankow	6.6	570	457	—	—	—	113	570	—	20
Weißensee und Neu-Weißensee	6.1	1 477	695	430	310	42	—	1 477	—	50
Heinersdorf	6.2	655	205	370	75	5	—	655	—	10
Kummelsburg	6.2	25	25	—	—	—	—	25	—	—
Nieder-Schönhausen	7.3	1 221.50	1 022	75	20	—	104.50	1 221.50	—	71
Reinickendorf	7.4	675	366	153	145	8	5	675	—	—
Friedrichsfelde	7.9	319	200	55	45	9	10	319	—	—
Hohen-Schönhausen und Neu-Hohen-Schönhausen	7.9	461.75	224	205	24	8.75	—	461.75	—	138
Malchow	8.8	1 263.50	—	1 040	210	13.50	—	1 263.50	—	—
Blankenburg	9.2	185	60	55	65	5	—	185	—	—
Rosenthal	9.3	972	270	435	265	2	—	972	—	10
Dalldorf	10.0	793.50	200	370	200	18.50	5	793.50	—	—
Wartenberg	10.3	894	30	645	195	14	10	894	—	—
Biesdorf	10.4	500	60	330	110	—	—	440	60	—
Französisch-Buchholz	10.4	162	80	80	—	2	—	162	—	—
Falkenberg	10.9	225	80	100	40	5	—	225	—	—
Marzahn	11.1	295	—	295	—	—	—	295	—	—
Blankenfelde	11.5	120	110	—	10	—	—	120	—	30
Karow	11.9	1 025	499	337	165	24	—	355	670	—
Lübars	12.1	854	222	270	359	3	—	854	—	—
Kaulsdorf	12.3	507	315	160	30	2	—	507	—	—

Digitized by Google

Noch: II. Auf Landwegen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Produktionsort der Milch	Entfernung der Produktionsorte von Berlin	Menge der auf dem Wagen geführten Milch in Litern davon angegeben als: überhaupt	Vollmilch	Marktmilch	Magermilch	Sahne	Kindermilch	Von der gesamten Menge wurden geliefert an Privatkunden Liter	Händler Liter	Verkauf nach Vororten von Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf.
Lindenberg	12.4	75	—	40	35	—	—	75	—	—
Schildow	13.4	175	65	30	80	—	—	175	—	40
Arensfelde	13.5	265	40	140	80	5	—	265	—	—
Eiche	13.9	480	—	75	405	—	—	480	—	—
Glienicke	14.2	206	130	50	20	6	—	206	—	—
Mahlsdorf	14.3	620	65	555	—	—	—	620	—	—
Buch	14.8	947	947	—	—	—	—	150	797	—
Mehrow	14.9	110	—	—	110	—	—	110	—	—
Schwanebeck	15.0	2 268	1 993	80	180	15	—	512	1 756	—
Dahlwitz	16.0	765	—	—	—	—	765	410	355	—
Hönow	16.0	1 787	1 607	120	30	30	—	150	1 637	—
Schöneiche	16.0	2 554	2 027	90	397	40	—	220	2 334	—
Mühlenbeck	17.0	1 384	1 064	—	283	37	—	—	1 384	—
Birkholz	17.0	790	790	—	—	—	—	—	790	60
Blumberg	17.2	2 304	1 840	90	350	24	—	184	2 120	600
Heiligensee	17.9	250	250	—	—	—	—	—	250	—
Schönwalde	19.0	1 050	1 000	—	50	—	—	150	900	—
Stolpe	19.0	215	160	—	40	15	—	1	214	—
Alt-Landsberg	22.0	2 450	2 132	—	250	68	—	—	2 450	—
Löhme	22.0	270	—	—	270	—	—	270	—	—
Seefeld	22.0	330	—	130	200	—	—	330	—	—
Basdorf	23.0	50	—	—	50	—	—	50	—	—
		32 526.50	19 271	6 745	5 098	401.75	1010.50	16 899.50	15 717	1029
Kreis Teltow.										
Treptow	6.1	50	—	50	—	—	—	50	—	20
Tempelhof	6.4	66	20	46	—	—	—	66	—	—
Wilmersdorf, Deutsch-	6.5	1 997.50	1 425	450	77	45	0.50	1 986.50	11	—
Friedenau	7.3	379	378	—	—	1	—	379	—	—
Britz	8.3	1 659	480	585	584	10	—	1 659	—	—
Mariendorf	8.8	1 543.50	55	1 375	96	17.50	—	1 513.50	30	—
Westend	8.8	85	70	—	15	—	—	85	—	—
Schmargendorf	9.0	312	270	50	—	12	—	262	50	—
Lankwitz	9.6	530	205	250	75	9	—	530	—	—
Dahlem	10.4	683	683	—	—	—	—	683	—	160
Buckow	10.9	908	46	465	449	8	—	908	—	—
Groß-Lichterfelde	11.0	30	25	—	5	—	—	20	10	15
Ruhleben	11.8	2	2	—	—	—	—	2	—	—
Marienfelde	12.1	1 708	790	621	266	31	—	898	820	—
Rudow	13.0	804	—	576	215	13	—	804	—	—
Groß-Ziethen	14.0	1 314	400	408	445	61	—	514	800	—
Lichtenrade	14.3	790	162	560	50	18	—	690	100	—
Schönow	14.3	64	—	60	—	4	—	64	—	—
Schönefeld	14.8	2 160	1 485	—	628	47	—	—	2 160	—
Klein-Ziethen	15.0	860	700	—	150	10	—	—	860	—
Teltow	16.0	275	150	—	120	5	—	175	100	—
Selchow	18.0	1 300	1 300	—	—	—	—	—	1 300	—
Glasow	19.0	223	—	220	—	3	—	223	—	—
Ruhlsdorf	19.0	528	400	—	100	20	8	108	420	—
Stahnsdorf	19.0	661.50	591	15	50	5.50	—	382.50	279	261.50
Blankenfelde	20.0	250	—	250	—	—	—	250	—	—
Kotzis	20.0	463	400	—	63	—	—	63	400	—
Schulzendorf	20.0	550	450	—	75	25	—	—	550	—
Waltersdorf	20.0	675	510	—	150	15	—	—	675	—
Trebbin	35.0	125	120	—	—	5	—	125	—	—
		21 064.50	11 097	5981	3613	385.50	8.50	12 499.50	8 565	456.50
Kreis Osthavelland.										
Haselhorst	11.2	192	189	—	1	1	—	192	—	—
Kladow	20.0	575	450	—	110	15	—	575	—	—
Seeburg	20.0	1 536	1 257	—	243	36	—	—	1 536	—

Digitized by Google

Noch: II. Auf Landwegen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Produktionsort der Milch	Entfernung der Produktionsorte von Berlin	Menge der auf dem Wagen geführten Milch in Litern davon angegeben als: überhaupt	Vollmilch	Marktmilch	Magermilch	Sahne	Kindermilch	Von der gesamten Menge wurden geliefert an Privatkunden Liter	Händler Liter	Verkauf nach Vororten von Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf.
Falkenhagen	22.0	838.50	773	—	65	0.50	—	637	201.50	—
Bötzow	24.0	2 432	2 380	—	50	2	—	—	2 432	—
Marwitz	26.0	210	150	—	60	—	—	—	210	—
Rohrbeck	26.0	652	652	—	—	—	—	—	652	—
Fahrland	28.0	409	350	—	50	9	—	179	230	—
Eichstädt	29.0	1 275	860	240	120	55	—	—	1 275	—
Dyrotz	31.0	1 120	980	—	139	21	—	20	1 100	—
Wustermark	32.0	2 920	2 168	—	128	24	—	100	2 220	—
		11 559.50	10 190	240	966	163.50	—	1 703	9 856.50	—
					Kreis Oberbarnim.					
Wegendorf	25.0	1 159	1 117	—	—	42	—	159	1 000	—
Werneuchen	25.0	1 850	700	380	700	70	—	380	1 470	450
Weesow	26.0	1 330	—	1 030	300	—	—	1 330	—	—
Buchholz	27.0	615	500	—	100	15	—	—	615	—
Hirschfelde	29.0	1 440	700	—	700	40	—	—	1 440	—
Schönfeld	29.0	450	—	450	—	—	—	450	—	—
Danewitz	30.0	30	—	30	—	—	—	30	—	—
Beiersdorf	32.0	250	—	250	—	—	—	250	—	—
Freudenberg	34.0	700	—	200	500	—	—	700	—	—
Tiefensee	35.0	200	—	—	200	—	—	200	—	—
Lenenberg	39.0	240	—	240	—	—	—	240	—	—
Steinbeck	41.0									
Wölsickendorf	44.0	+ 136	—	—	136	—	—	136	—	—
Wollenberg	45.0									
		8 400	3 017	2 580	2 636	167	—	3 875	4 525	450
Hauptsumme		73 550.50	43 575	15 546	12 313	1097.50	1019.00	34 886.75	38 663.50	1933.50

+ via Leuenberg.

III. A. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch*) (vgl. den beigefügten Plan).

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß)	Davon in Holz-Gefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße)	Eisen-Gefäßen	Gewicht der Milch (ausschl. Gefäß)	Zahl und Gewicht der Holzgefäße Zahl	kg	Eisengefäße Zahl	kg	Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüter-Zügen	Personen-Güter-	Gezahlte Fracht
		km	kg	kg	kg	kg							ℳ
						Stettiner Bahn.							
	Buch	15	50	—	50	34	—	—	2	16	—	50	—	0.20
	Zepernick	19	4 203	4 203	—	3135	89	1068	—	—	4 203	—	—	10.00
	Bernau	24	11 098	10 318	780	8335	217	2563	25	200	11 098	—	—	31.70
	Biesenthal	34	10 681	9 801	880	7937	264	2520	32	224	10 681	—	—	39.70
Berlin—	Eberswalde	46	3 169	3 169	—	2981	65	788	—	—	3 169	—	—	15.80
Bernau—	Britz	51	1 060	—	1060	794	—	—	38	266	530	—	530	5.70
Angermünde	Chorin	58	5 023	2 265	2758	3729	49	578	100	716	4 675	348	—	29.10
—Stettin	Herzsprung	67	1 132	441	691	882	9	117	25	183	1 132	—	—	7.40
	Angermünde	72	6 886	4 329	2557	5110	92	1125	93	651	6 886	—	—	48.00
	Schönermark	84	5 215	483	4732	3718	10	120	171	1377	5 215	—	—	39.80
	Passow	90	12 458	3 288	9170	9412	59	708	334	2338	6 309	—	6149	106.40
	Casekow	101	9 550	3 337	6213	7079	71	852	225	1619	952	—	8598	89.90
	Tantow	112	2 440	—	2440	1818	—	—	88	622	1 641	—	799	24.90
Ruhnow— Neustettin	Eulenburg	286	25	—	25	19	—	—	2	6	—	—	25	0.60

*) Soweit die in den Aufstellungen der Kgl. Eisenbahn-Direktion nicht enthaltenen Kleinbahnen Milch befördert haben, ist diese in dem Quantum der betreffenden Anschluß-Station der Staatsbahn mitenthalten.

Digitized by Google

Noch: III. A. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin	Gewicht der Milch (einschl. Gefäße)	darin in Holz- Eisen gefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße)		Gewicht der Milch (ausschl. Gefäße)	Zahl und Gewicht der Holzgefäße		Eisengefäße		Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüter-	Personensendungen	Güterzüge	Gezahlte Fracht
		km	kg	kg	%	kg	Zahl	kg	Zahl	kg				ℳ
Angermünde—Prenzlau—Pasewalk	Greiffenberg	80	1 865	765	1 100	1 381	17	204	40	280	1 805	—	—	14.80
	Wilmersdorf	85	4 422	2 957	1 465	3 315	61	738	54	969	2 957	1 465	—	35.80
	Warnitz	93	1 092	1 092	—	800	24	250	—	—	405	597	—	9.80
	Seehausen	98	6 609	3 592	3 011	4 893	77	933	110	777	—	6 603	—	59.80
	Prenzlau	109	6 009	5 682	378	4 547	121	1 445	14	98	—	5 652	408	60.40
	Daner	117	606	—	606	451	—	—	22	154	—	606	—	6.80
	Nechlin	123	2 978	1 518	1 460	2 222	33	391	52	364	—	2 978	—	33.00
Angermünde—Freienwalde	Neu-Künkendorf	78	935	—	935	697	—	—	34	238	—	495	440	7.00
	Lüdersdorf	82	280	205	—	175	5	60	—	—	—	235	—	1.90
Angermünde—Schwedt	Pinnow	80	1 675	1 675	—	1 279	33	396	—	—	1 675	—	—	13.10
	Niederlandin	85	1 512	1 512	—	1 152	30	360	—	—	1 512	—	—	12.80
	Heinersdorf	88	3 108	860	2 282	2 328	17	204	83	581	3 108	—	—	25.40
Eberswalde—Freienwalde	Niederfinow	56	3 044	2 546	498	2 269	55	656	18	142	—	3 044	—	17.30
	Freienwalde	65	536	536	—	394	12	144	—	—	—	536	—	3.60
	Golzow	56	1 421	—	1 421	1 026	—	—	51	895	—	—	1 421	7.80
Eberswalde—Templin	Alt-Hüttendorf	62	266	—	266	175	—	—	15	91	—	—	266	1.80
	Friedrichswalde	73	1 705	—	1 705	1 271	—	—	62	434	—	—	1 705	12.20
	Ringenwalde	76	1 734	827	907	1 299	17	204	33	234	827	—	907	12.70
	Milmersdorf	83	508	508	—	393	—	—	15	105	—	—	508	2.40
	Kreuzkrug	89	1 604	932	672	1 189	20	240	25	175	—	—	1 604	13.30
	Mittenwalde	94	914	—	914	676	—	—	33	244	—	—	914	7.80
Templin—Prenzlau	Haßleben	98	660	—	660	492	—	—	24	168	—	—	660	6.10
	Beenz	105	320	320	—	248	6	72	—	—	—	320	—	3.30
	Gr. Spechtenwalde (über Prenzlau)	120	2 088	2 088	—	1 560	44	528	—	—	—	2 088	—	22.60
	Prenzlauer Vorst.	114	910	250	660	682	5	60	24	168	—	250	660	9.80
Freienw.—Wriezen	Alt-Ranft	70	2 851	1 873	1 478	2 112	98	1161	54	378	—	1 751	1 100	19.30
Wriezen—Werbig	Sietzing	82	280	—	280	200	—	—	10	80	—	280	—	2.10
	Letschin	86	55	—	55	41	—	—	2	14	—	55	—	0.50
Wriezen—Jädickendorf	Alt-Reetz	76	1 647	—	1 647	1 220	—	—	61	427	—	1 647	—	12.90
	Neu-Reetz	78	248	—	248	185	—	—	9	63	—	—	248	1.90
Reinickendorf—Basdorf—Gr. Schönebeck	Mühlenbeck	25	1 000	1 000	—	726	31	274	—	—	—	—	1 000	2.70
	Basdorf	31	996	—	996	736	—	—	56	396	—	—	996	3.40
	Wandlitz	35	280	—	280	200	—	—	10	80	—	—	280	1.60
	Klosterfelde	40	960	540	420	708	11	132	15	120	—	—	960	8.90
	Rehlsd.-Zerpensch.	47	1 115	259	856	817	5	60	31	248	—	—	1 115	5.40
	Klandorf	51	412	412	—	304	9	108	—	—	—	—	412	2.20
	Gr. Schönebeck	55	1 097	1 097	—	788	33	396	—	—	—	—	1 097	6.60
Basdorf—Liebenwalde	Wensickendorf	56	672	—	672	496	—	—	24	192	—	—	672	2.50
	Zehlendorf	39	3 121	2 544	577	2 344	55	660	21	147	—	—	3 121	13.00
	Kreuzbruch	46	840	—	840	600	—	—	30	240	—	—	840	3.90
	Liebenwalde	50	5 179	1 961	3 218	3 879	41	487	117	819	—	—	5 179	26.50
	Zusammen		140 313	78 106	62 147	104 326	1645	19 681	2262	16 209	68 980	28 969	42 414	474.60
			Nordbahn.											
Berlin—Oranienburg—Neubrandenburg	Hermsdorf	13	802	—	802	560	—	—	28	242	—	—	802	1.40
	Stolpe	19	967	715	252	715	15	180	9	72	—	—	967	2.30
	Birkenwerder	20	680	456	224	502	10	114	8	64	—	—	680	1.80
	Oranienburg	28	6 145	2 935	3 210	4 569	63	716	115	860	—	—	6 145	20.30
	Sassenhelde	35	4 491	2 939	1 552	3 295	65	780	56	426	—	—	4 491	17.40
	Grüneberg	41	4 794	2 527	2 267	3 403	56	672	81	659	—	—	4 794	20.80
	Löwenberg	45	20 585	9 758	10 827	15 282	243	2 945	394	2 758	—	—	20 585	100.60
	Guten-Germendorf	52	4 799	1 411	3 392	3 584	29	348	123	861	—	—	4 799	25.80
	Gransee	57	19 517	9 603	9 914	14 557	208	2 507	318	2 453	—	—	19 517	113.80
	Dannenwalde	68	5 909	1 471	4 438	4 329	28	337	170	1 243	—	—	5 909	38.50
	Fürstenberg I. Mckl.	79	188	188	—	140	4	48	—	—	—	—	188	1.40
	Blankensee „ „	116	2 090	968	1 068	1 611	21	252	39	273	—	968	1 068	21.40

Digitized by Google

Noch: III. A. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß)	Davon in Holz- Gefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße.	Davon in Eisen- Gefäßen (einschl. Gefäß)	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß)	Zahl und Gewicht der Holzgefäße Zahl	kg	Eisengefäße Zahl	kg	Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüter-	Personenzügen	Güter-	Gezahlte Fracht
		km	kg	kg	kg	kg						kg		ℳ
N.-Strelitz—Güstrow / Rostock—Tessin	Güstrow i. Mekl.	189	440	—	440	328	—	—	16	112	—	440	—	7.10
	Tessin i. Mekl.	214	216	—	216	160	—	—	8	56	—	216	—	4.30
Löwenberg—Templin	Bergsdorf	52	3 663	837	2 826	2 645	18	216	111	892	—	—	3 663	21.00
	Klein Mutz	56	5 427	325	5 102	2 441	7	84	110	902	—	—	3 427	19.00
	Zehdenick	60	4 703	2 056	2 647	3 472	45	544	98	687	—	—	4 703	27.70
	Vogelsang	67	286	286	—	190	8	96	—	—	—	—	286	1.70
	Hammelspring	72	2 128	1 903	225	1 547	42	504	11	77	—	—	2 128	12.30 / 2.80
	Templin	80	385	—	385	287	—	—	14	98	—	—	385	3.80
	Henningsdorf	89	899	899	—	671	19	228	—	—	—	—	899	2.20
	Velten	26	7 822	7 148	674	5 804	155	1 808	15	120	—	—	7 822	24.70
	Vehlefanz	33	5 698	1 274	4 424	4 103	38	456	160	1 160	—	—	5 698	20.60
	Schwante	54	14 831	12 356	2 475	11 125	259	3 076	90	630	—	—	14 831	56.20
	Kremmen	38	4 315	2 715	1 600	3 189	50	716	58	413	—	—	4 315	18.00
Berlin—Neuruppin—Wittstock	Beetz-Sommerfeld	45	7 085	5 529	1 556	5 254	117	1 407	56	424	—	—	7 085	34.20
	Wall	53	1 606	—	1 606	746	—	—	37	296	—	—	1 606	5.40
	Radensleben	55	4 593	3 687	906	3 379	79	948	32	266	—	—	4 593	26.60
	Karwe	57	3 434	1 635	1 799	2 524	56	432	65	478	—	—	3 434	20.30
	Gnewikow	61	5 171	1 701	3 470	3 735	57	444	124	992	—	—	5 171	31.60
	Kränzlin	75	875	—	875	535	—	—	44	340	—	—	875	5.20
	Walsleben	76	1 107	491	616	801	12	130	22	176	—	—	1 107	8.30
	Netzeband	82	1 374	1 374	—	1 029	29	348	—	—	—	—	1 374	10.60
	Zusammen		144 305	77 187	67 208	106 540	1692	19 986	2142	17 949	—	1 624	142 771	727.30
					Potsdamer Bahn.									
Potsdam—Magdeburg	Potsdam	27	803	803	—	593	17	210	—	—	—	803	—	2.50
	Werder	36	1 848	1 848	—	1 371	38	477	—	—	—	1 848	—	7.30
	Gr. Kreutz	47	16 302	16 134	168	11 929	339	4 831	6	48	16 302	—	—	78.70
	Brandenburg	62	7 275	6 148	1 127	5 395	131	1 623	41	287	1 127	6 148	—	44.40
	Gr. Wusterwitz	77	1 604	1 604	—	1 198	32	396	—	—	—	1 604	—	12.00
	Cader Schleuse	84	867	867	—	633	18	234	—	—	—	867	—	6.80
Wildpark—Nauen	Bornim Grube	37	429	169	260	310	5	49	10	70	429	—	—	1.70
	Satzkorn	42	1 099	1 099	—	809	23	293	—	—	1 099	—	—	4.30
	Michendorf	52	621	621	—	459	14	189	—	—	—	621	—	3.30
Berlin—Nordhausen	Brück	75	583	583	—	443	13	198	—	—	—	583	—	4.40
	Belzig	88	556	556	—	400	12	156	—	—	—	556	—	4.40
	Wiesenburg	101	500	—	500	400	—	—	20	160	—	500	—	5.00
	Zusammen		32 547	30 432	2 115	23 909	643	8 673	77	565	21 608	10 939	—	175.00
					Rixdorf—Mittenwalder Bahn.									
	Schönefeld	14	490	—	490	340	—	—	18	144	—	490	—	0.90
	Selchow	17	1 272	1 272	—	929	27	346	—	—	—	1 272	—	2.80
	Gr. Kienitz	20	827	—	827	587	—	—	30	240	—	827	—	1.90
	Brusendorf	22	392	—	392	280	—	—	14	112	—	392	—	1.60
	Zusammen		2 981	1 272	1 709	2 139	27	346	62	496	—	2 981	—	6.60
					Ostbahn.									
Berlin—Werbig-Küstrin	Neuenhagen	19	2 009	2 009	—	1 377	61	732	—	—	—	—	2 009	4.10
	Fredersdorf	23	2 965	1 885	1 080	1 861	56	672	54	432	—	—	2 965	6.90
	Strausberg	28	2 143	1 043	1 100	1 307	33	396	55	440	—	—	2 143	5.00
	Reichenfelde	34	4 798	4 318	480	2 998	134	1 608	24	192	—	—	4 798	14.60
	Dahmsdf.-Müncheb.	46	3 976	3 976	—	2 548	119	1 428	—	—	—	—	3 976	16.80
	Trebnitz	54	2 733	1 973	760	1 769	55	660	38	304	—	—	2 733	13.10
	Gusow	64	1 209	925	284	781	26	312	14	112	—	—	1 209	7.60

Digitized by Google

Noch: III. A. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß)	davon in Holzgefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße)	Eisengefäßen	Gewicht der Milch (ausschl. Gefäß)	Zahl und Gewicht der Holzgefäße: Zahl	Holzgefäße: kg	Eisengefäße: Zahl	Eisengefäße: kg	Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüterzügen	Personenzügen	Güterzügen	Gezahlte Fracht
		km	kg	kg	kg	kg								ℳ
	Seefeld	24	4 584	4 584	—	2 988	133	1 596	—	—	—	4 584	—	11.40
	Werneuchen	29	7 734	4 944	2 790	5 090	142	1 704	123	934	—	6 384	1 350	23.50
	Tiefensee	36	8 197	6 297	1 900	5 325	176	2 112	95	760	—	8 197	—	28.20
Lichtenberg—	Leuenberg	41	1 050	1 050	—	678	31	372	—	—	—	1 050	—	4.00
Wriezen—	Sternebeck	48	1 540	1 540	—	1 000	45	540	—	—	—	1 540	—	6.70
Jädickendorf	Schulzendorf	54	2 100	1 600	500	1 324	48	576	25	200	—	2 100	—	9.80
	Wriezen	62	1 909	430	1 479	1 279	12	140	63	490	—	1 828	81	11.00
	Alt-Rüdnitz	70	162	—	162	114	—	—	6	48	—	162	—	1.10
	Klemzow	82	590	590	—	362	19	228	—	—	—	590	—	3.90
Glasow— Arnswalde														
Küstrin— Reppen	Chrusdorf	144	476	476	—	296	15	180	—	—	—	—	476	5.10
	Lässig	102	362	362	—	242	10	120	—	—	—	362	—	3.20
Landsberg— Bentschen	Schwerin a. W.	150	246	46	200	180	1	7	8	59	—	—	246	3.30
	Zusammen		48 779	38 048	10 731	31 425	116	13 383	505	3 971		26 435	22 344	179.60
						Görlitzer Bahn.								
	Gr. Beesten	34	1 918	1 778	140	1 398	38	480	5	40	—	—	1 918	4.80
	Halbe	51	2 457	1 427	1 030	1 857	31	390	41	210	—	—	2 457	13.20
	Brand	60	1 260	1 260	—	870	31	390	—	—	—	—	1 260	7.60
Königs-	Schönerwalde	66	579	49	530	416	1	13	19	150	—	—	579	3.70
wusterhausen	Lubole	70	1 571	1 472	99	1 155	27	328	11	88	—	—	1 571	11.00
—Kottbus	Lübben	75	1 146	1 146	—	816	26	330	—	—	—	—	1 146	8.00
	Lübbenau	86	560	560	—	410	12	150	—	—	—	—	560	3.50
	Vetschau	98	1 444	1 444	—	1 074	31	370	—	—	—	—	1 444	13.20
	Kgs-Wusterhausen	28	1 304	755	549	904	15	190	28	210	—	546	758	3.90
Königs-	Friedersdorf	40	389	389	—	279	9	110	—	—	—	—	389	1.60
wusterhausen	Scharmützelsee	58	193	193	—	143	4	50	—	—	—	193	—	1.20
—Beeskow	Lindenb.-Glienicke	65	153	153	—	113	3	40	—	—	—	—	153	1.00
	Buckow	70	1 110	1 110	—	800	25	310	—	—	—	1 110	—	7.30
	Beeskow	77	533	173	360	383	4	50	13	100	—	—	533	3.90
Frankfurt— Kottbus	Weichensdorf	93	290	—	290	216	—	—	12	74	—	270	20	2.80
Lübben—	Gr. Lubolz-Grötzsch	92	212	—	212	152	—	—	8	60	—	—	212	1.90
Beeskow	Wittmannsdorf	95	700	656	44	516	15	170	2	14	—	—	700	6.00
	Briesacht üb. Beesk.	90	380	380	—	285	9	101	—	—	—	—	380	3.30
Uckro— Lübben	Luckau	91	50	50	—	38	1	12	—	—	—	—	50	0.50
Lübbenau—	Kalau	101	1 148	928	220	778	17	210	8	60	—	1 148	—	9.80
Kalau—	Lukaltz	105	436	400	36	328	8	100	1	8	—	436	—	4.30
Senftenberg	Altnendöbern	111	410	—	410	300	—	—	15	110	—	410	—	4.10
	Zusammen		18 249	14 129	4 120	13 231	307	3 894	163	1 124	—	4 113	14 136	117.00
						Schlesischer Güter-Bahnhof.								
	Haugelsberg	38	822	822	—	613	18	209	—	—	822	—	—	3.40
Berlin—	Fürstenwalde	48	1 580	1 122	458	1 149	24	303	17	128	1 580	—	—	7.70
Frankfurt—	Berkenbrück	55	618	—	618	440	—	—	22	178	618	—	—	3.30
Guben	Briesen	63	1 208	746	462	943	16	192	19	143	1 208	—	—	8.00
	Jacob-Sdorf	68	1 100	—	1 100	800	—	—	40	300	1 100	—	—	7.30
	Frankfurt a. O.	82	223	—	223	175	—	—	7	49	224	—	—	1.90
	Zietendorf	98	483	483	—	363	15	120	—	—	483	—	—	4.50
Reppen—	Bottschow	113	980	980	—	728	21	252	—	—	—	980	—	10.10
Bentschen	Wutschdorf	143	778	432	347	579	7	88	16	112	—	778	—	9.70
	Stentsch	167	172	172	—	130	4	42	—	—	—	172	—	2.50
Küstrin— Reppen	Göritz	94	189	—	189	140	—	—	7	49	—	189	—	1.70
Küstrin—	Zicher	98	287	—	287	210	—	—	11	77	—	287	—	2.60
Glasow	Ringenwalde	112	342	342	—	251	8	91	—	—	—	342	—	3.40
	Zusammen		8 844	5 099	3 745	6 541	113	1 297	139	1 006	6 095	2 749	—	66.10

Digitized by Google

Noch: III. A. Auf Eisenbahnen am 1. Februar 1906 eingeführte Milch.

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin km	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß) kg	Davon in Holz-Gefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße) kg	Davon in Eisen-Gefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße) kg	Gewicht der Milch (ausschl. Gefäß) kg	Zahl und Gewicht der Holzgefäße Zahl	Holzgefäße kg	Eisengefäße Zahl	Eisengefäße kg	Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüter-	Personen-Zügen	Güter-	Gezahlte Fracht ℳ
						Hamburg-Lehrter Bahn.								
Berlin—Wittenberge—Ludwigslust	Seegefeld	21	2 483	1 262	1 221	1 816	34	346	45	321	225	—	2 258	6.10
	Nauen	36	71 867	57 451	14 416	53 309	1093	12 330	825	6 228	22 887	—	48 980	179.50 70.00
	Bergerdamm	43	4 440	4 440	—	3 204	103	1 236	—	—	—	—	4 440	19.50
	Paulinenaue	50	13 598	9 191	4 407	9 805	194	2 494	159	1 199	5 510	—	8 088	68.30
	Vietznitz	58	3 434	487	2 947	2 383	10	124	129	927	546	—	2 888	18.60
	Friesack	63	16 117	12 808	3 311	11 581	281	3 519	106	1 017	7 632	—	8 485	97.50
	Neustadt a. D.	76	28 183	19 092	9 091	20 384	407	4 665	301	3 134	13 958	—	14 230	81.60 69.00
	Zernitz	85	2 106	—	2 106	1 560	—	—	78	546	2 106	—	—	16.80
	Breddin	93	8 856	5 550	3 306	6 410	124	1 550	125	896	8 856	—	—	10.10 48.00
	Glöwen	113	6 664	5 180	1 484	4 827	114	1 459	54	378	5 640	—	1 024	66.30
	Wilmack	114	2 415	2 409	6	1 758	50	650	1	7	2 415	—	—	24.10
	Karstädt	145	2 921	2 247	674	2 153	52	624	14	164	2 921	—	—	36.30
	Dallgow-Döberitz	23	2 463	2 081	382	1 819	45	546	14	98	—	—	2 463	6.70
	Wustermark	34	16 877	16 537	340	12 538	352	4 344	12	85	—	—	16 877	59.00
Berlin—Stendal—Hannover—Bückeburg	Gr. Behnitz	44	3 593	2 956	676	2 655	84	777	25	200	554	10	2 966	15.70
	Buschow	53	12 759	10 182	2 577	9 451	290	2 618	93	690	7 227	—	5 532	69.00
	Nennhausen	61	5 873	1 833	4 040	4 411	38	456	148	1 006	4 960	—	913	36.20
	Gr. Wudicke	80	1 116	1 116	—	821	25	295	—	—	803	—	253	8.80
	Hämerten	98	495	495	—	361	11	134	—	—	—	495	—	4.40
	Vinzelberg	118	1 862	—	1 862	1 366	—	—	68	476	1 862	—	—	19.80
	Fallersleben	186	290	—	290	210	—	—	10	80	290	—	—	4.00
	Bückeburg	311	27	—	27	20	—	—	1	7	27	—	—	1.00
Stendal—Magdeburg	Demker	115	402	—	402	297	—	—	15	105	—	402	—	4.30
Stendal—Wittenberge	Goldbeck	123	456	—	456	295	—	—	20	161	260	196	—	4.40
Nauen—Wildpark	Priort	37	3 512	3 512	—	2 558	74	954	—	—	—	—	3 512	13.00
	Satzkorn	42	1 041	1 041	—	681	20	360	—	—	—	—	1 041	4.60
	Lobeofsund	56	3 875	2 615	1 260	2 839	56	676	45	360	—	—	3 875	21.00
	Betsin-Carwese	61	10 054	6 037	4 017	7 250	120	1 771	146	1 027	6 332	—	3 722	59.50
Paulinenaue—Neuruppin	Fehrbellin	66	9 703	6 201	3 502	7 346	132	1 531	130	946	8 033	—	1 760	63.80
	Dammkrug	70	6 544	2 240	4 303	4 598	46	571	193	1 375	6 544	—	—	49.00
	Treskow	76	3 686	810	2 876	2 652	18	220	103	814	2 876	—	810	23.10
	Neuruppin	79	7 297	7 282	15	5 358	159	1 994	1	5	7 297	—	—	5.60 32.50
Neustadt a. D.—Pritzwalk—Karow	Wusterhausen	81	1 051	939	112	752	31	267	4	32	657	—	394	7.80
	Kyritz	88	27 594	17 911	9 683	21 493	454	5 117	395	982	27 405	189	—	39.50 159.90
	Wutike	96	486	—	486	360	—	—	18	126	486	—	—	4.30
	Pritzwalk	118	276	276	—	201	6	75	—	—	276	—	—	2.80
	Meyenburg	138	411	411	—	291	15	120	—	—	—	411	—	4.70
	Zusammen		281 856	204 485	80 371	200 811	4458	51 653	3278	23 392	148 640	1703	134 513	1528.60
						Anhalter Bahn.								
Berlin—Zossen—Elsterwerda	Mahlow	17	6 042	4 973	1 069	4 714	81	898	54	432	—	—	6 042	14.90
	Rangsdorf	25	2 257	1 347	910	1 411	39	478	46	368	—	—	2 257	5.70
	Zossen	33	4 929	4 329	600	3 548	121	1 345	30	240	—	—	4 929	10.40
	Wünsdorf	40	1 256	1 256	—	818	36	438	—	—	—	1256	—	4.70
	Neuhof	43	370	370	—	250	10	120	—	—	—	370	—	1.50
	Baruth	52	633	633	—	417	20	216	—	—	—	633	—	3.00
	Drahnsdorf	69	100	—	100	60	—	—	5	40	—	100	—	0.80
	Uckro	76	280	—	280	182	—	—	14	98	—	280	—	1.80

Digitized by Google

Noch: III. A. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch.

Befördert auf der Strecke	Herkunftstation	Entfernung von Berlin km	Gewicht der Milch (einschl. Gefäß) kg	davon in Holz- kg	davon in Eisengefäßen (einschl. des Gewichts der Gefäße) kg	Gewicht der Milch (ausschl. Gefäß) kg	Zahl und Gewicht der Holzgefäße Zahl	Holzgefäße kg	Eisengefäße Zahl	Eisengefäße kg	Von der Zufuhrmenge gingen ein in Eilgüterzügen	in Personenzügen	in Güterzügen	Gezahlte Fracht ℳ
Berlin—Jüterbog—Wittenberge-Bitterfeld	Gr. Beeren	19	1 668	1 668	—	1 096	59	572	—	—	1 668	—	—	3.50
	Ludwigsfelde	25	7 580	6 920	660	4 402	229	2 920	33	264	7 586	—	—	17.40
	Thyrow	31	1 995	1 995	—	1 327	59	688	—	—	1 995	—	—	6.30
	Trebbin	35	11 390	9 216	2 174	7 312	274	3 288	116	790	11 390	—	—	38.10
	Wolterstorf	47	3 704	3 035	669	2 374	89	1 058	34	272	3 467	—	237	15.70
	Luckenswalde	50	1 889	1 889	—	1 211	55	678	—	—	883	469	1 037	8.40
	Grüna	59	594	—	594	394	—	—	99	200	287	—	307	3.30
	Bißmdorf	76	677	—	677	446	—	—	33	231	—	677	—	4.80
	Pratau	99	284	284	—	186	8	98	—	—	—	284	—	2.80
Jüterbog—Falkenberg—Röderau	Wendisch Linda	80	895	678	217	595	19	225	11	77	—	217	678	6.10
	Buxdorf	126	513	513	—	349	13	164	—	—	—	513	—	4.30
Jüterbog—Treuenbrietz.—Uckro—Lübben	Altes Lager	70	834	834	—	226	9	108	—	—	—	834	—	2.10
	Luckau	84	1 600	1 600	—	1 090	45	550	—	—	—	1 600	—	11.20
	Zusammen		48 998	41 046	7 980	32 161	1156	13 829	405	3 015	26 776	6 733	15 487	171.20

III. B. Auf Eisenbahnen am 18. Februar 1903 eingeführte Milch nach Zonen.

Entfernung der Herkunftstation von Berlin in Kilometerzonen	Gewicht der Milch einschl. Gefäß kg	ausschl. Gefäß kg	davon in Holzgefäßen (ausschl. Gefäß) kg	Eisengefäßen kg	Zahl der Holzgefäße	Eisengefäße	Von der Zufuhrmenge (einschl. Gefäße) gingen kg ein in Eilgüterzügen	Personenzügen	Güterzügen	Gezahlte Fracht ℳ
11— 20	19 909	14 563	12 059	2 504	854	149	5 871	2 639	11 399	45.40
21— 30	60 779	41 911	32 522	9 389	1 209	567	19 712	11 906	29 161	170.20
31— 40	176 272	127 680	105 566	22 114	3 108	1619	50 052	9 453	116 767	625.40
41— 50	96 888	69 757	50 669	18 088	1 643	950	32 004	3 439	61 385	458.40
51— 60	88 500	64 597	34 296	30 301	1 055	1553	18 863	6 939	67 678	493.60
61— 70	81 298	58 999	33 680	25 319	989	1327	38 128	11 969	31 201	505.40
71— 80	67 378	49 040	31 798	17 242	921	899	36 242	5 503	25 633	414.70
81— 90	60 105	49 876	25 455	24 441	851	1178	49 105	5 857	10 775	511.90
91—100	23 015	16 884	9 070	6 914	306	350	10 290	8 725	4 000	186.20
101—120	39 866	29 302	17 250	12 112	502	594	12 786	14 161	12 919	315.60
121—150	8 780	6 346	4 099	2 247	136	110	3 181	4 877	722	109.70
151—200	902	668	130	538	4	26	290	612	—	13.00
201—250	216	160	—	160	—	8	—	216	—	4.30
251—300	25	19	—	19	—	2	—	—	25	0.60
über 300	27	20	—	20	—	1	27	—	—	1.00
Überhaupt	729 960	530 082	357 803	172 279	11 058	9333	272 019	86 276	371 665	3926.60

III. C. Rekapitulation nach Bahnlinien.

	einschl. Gefäß									
Stettiner Bahn	140 313	104 325	78 166	62 147	1 643	2292	68 900	28 999	42 414	954.60
Nordbahn	144 395	106 540	77 187	67 908	1 692	2442	—	1 624	142 771	727.20
Potsdamer Bahn	32 547	23 909	20 432	3 115	643	77	21 608	10 959	—	175.60
Bahnlinie Rixdorf-Mittenwalde	2 981	2 139	1 272	1 769	27	62	—	2 981	—	6.00
Ostbahn	48 779	31 425	18 048	10 731	1 116	505	—	26 485	22 844	179.60
Görlitzer Bahn	18 249	13 231	14 129	4 120	507	163	—	4 143	14 136	117.40
Schlesische Bahn	8 844	6 541	5 099	1 745	113	139	6 095	2 749	—	66.10
Hamburg-Lehrter Bahn	284 856	209 811	204 485	80 371	4 358	3278	148 640	1 703	134 513	1528.60
Anhalter Bahn	48 998	32 161	41 046	7 950	1 159	405	26 776	6 733	15 487	171.20
Zusammen	729 960	530 082	489 864	240 096	11 058	9333	272 019	86 276	371 665	3926.60

Digitized by Google

B. Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr von 1896 bis 1902.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Vorbemerkung.

Die Entwickelung der modernen Berliner Verkehrsmittel beginnt erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Bis gegen 1850 waren an öffentlichem Fuhrwerk, abgesehen von den Posten, nur Droschken und Torwagen vorhanden; jene dienten hauptsächlich dem Verkehre innerhalb der Stadt, diese der Verbindung mit der Umgegend, namentlich mit Charlottenburg, allerdings in noch unvollkommener Weise, da sie nicht nach einem bestimmten Fahrplan fuhren, und die Fahrt erst begannen, wenn der Wagen genügend besetzt war.

Die Einführung der Fahrzeuge für den regelmäßigen Massenverkehr steht im Zusammenhange mit der Erbauung der Eisenbahnen, die nicht nur einen weit intensiveren Verkehr von Ort zu Ort, sondern auch mittelbar innerhalb der größeren Bevölkerungszentren hervorriefen. So war die Eröffnung des ersten Berliner Bahnhofs, des Potsdamer, im Jahre 1838 die Veranlassung, daß bereits in dem folgenden Jahre eine Art von Omnibusverkehr ins Leben trat, welcher auf 3 Linien diesen Bahnhof mit dem Alexanderplatz in Verbindung setzte.

Die Einrichtung eines Omnibusunternehmens in unserem heutigen Sinne datiert erst vom Jahre 1846, nachdem in diesem und den vorausgegangenen Jahren 5 Berliner Bahnhöfe eröffnet waren. Die in Betrieb gesetzten Linien waren die Strecken Alexanderplatz—Bendlerstraße, Jannowitzbrücke—Karlsbad, Hamburger Bahn—Hallesches Tor, Anhalter Bahn—Schönhauser Tor und eine Linie nach Charlottenburg. Durch diese Linien wurde nicht nur eine regelmäßige Verbindung zwischen der Stadt und den Bahnhöfen hergestellt, sondern auch der innere städtische Verkehr bedeutend gefördert, indem sie in verschiedenen Richtungen durch die Hauptstraßen der Stadt geleitet wurden. In den Fünfziger Jahren und der ersten Hälfte der Sechziger wurde das Netz innerhalb der Stadt weiter ausgebildet, nach manchen Richtungen hin über den Bedarf; außerdem wurden auch die größeren Vororte in den Verkehr hineingezogen; so standen im Jahre 1864 11 Vororte mit Berlin in Verbindung. Wenn in der Regel für diesen Dienst auch nur ein oder zwei Omnibuswagen bestimmt waren, so verkehrten doch auf der Strecke Berlin—Charlottenburg regelmäßig deren 8, nach Schöneberg sogar 17.

Je mehr aber in den folgenden Jahrzehnten das Straßenbahnnetz ausgebildet wurde, umsomehr zog sich der Omnibusbetrieb auf den östlichen Berliner Verkehr zurück.

Die Straßenbahnen, von denen die erste 1865 eröffnet wurde, stellten zunächst — und zwar hauptsächlich von der alten Stadtmauer aus — eine Kommunikation zwischen einigen Vororten und äußeren Stadtteilen her; außerdem wurden die letzteren durch eine Ringbahn mit einander verbunden. So sind bis zum Jahre 1875 die folgenden Linien entstanden: Kupfergraben - Charlottenburg, Rosenthaler Tor—Gesundbrunnen, Schönhauser Tor—Pankow, Oranienburger Tor - Moabit (Charlottenburg), Oranienburger Tor—Weddiug (Tegel), Hallesches Tor—Tempelhof und Teile der Ringbahn.

Wenn während dieser Periode die Straßenbahnen noch nicht in das verkehrsreiche Innere vorgedrungen waren, so hatte dies zum Teil darin seinen Grund, daß die zuständigen Behörden durch das neue Verkehrsmittel den Straßenverkehr in den damals vielfach engeren Straßen gefährdet glaubten und den Einbau von Gleisen nicht zuließen. Sobald aber dieser Widerstand überwunden war, begannen die Straßenbahnen planmäßig ihre Linien in die innere Stadt vorzurücken. Doch ging diese Entwickelung verhältnismäßig langsam von statten. Im Anfange des Jahres 1880 waren die am meisten vorgeschobenen Endpunkte erst bis zum Monbijouplatz, dem Königsplatz, der Weidendammer Brücke, dem Dönhoffplatz, dem Spittelmarkt, der Behrenstraße, der Kronenstraße und dem neuen Tore gekommen. Eine Verbindung zwischen diesen Punkten bestand noch nicht. Das sehr lebhafte Verkehrszentrum, das um das Rathaus gelagert ist, war von den Bahnen noch unberührt geblieben. Diese Lücke auszufüllen waren die Gesellschaften in dem folgenden Jahrzehnt unablässig bemüht, in der Absicht, nicht nur die lebhaftesten Verkehrsviertel des Innern in Besitz

Digitized by Google

zu nehmen, sondern auch durch die Verbindung bis jetzt getrennter Straßenbahn-Endpunkte Durchgangslinien zu schaffen.

Der Verwirklichung dieses Planes war besonders die im Jahre 1886 erfolgte Verbindung zwischen Spittelmarkt und Molkenmarkt förderlich. Hierdurch wurde es möglich, zum ersten Male eine die ganze Stadt durchquerende Verkehrslinie, die Strecke Gesundbrunnen—Spittelmarkt—Kreuzberg ins Leben zu rufen. Bis zum Jahre 1890 schlossen sich dann noch als weitere große Durchgangslinien an: Brunnenstraße—Kreuzberg, Wedding—Kottbuser Tor, Bülowstraße—Schlesisches Tor, Zoologischer Garten—Görlitzer Bahnhof. In dem folgenden Zeitraum von 1890 an war das Bestreben der Verwaltung darauf gerichtet, nicht nur die Linien der vorgedachten Art noch weiter auszubilden, sondern auch diese Durchgangslinien nach den entgegengesetzten Seiten hin in die Vororte weiter zu leiten, so daß nicht nur die Stadt mit den Vororten, sondern auch die Vororte, teils mit Berührung des Berliner Weichbildes, teils ohne diese, mit einander in Verbindung gesetzt wurden.

Daß die Einführung von neuen besseren Verkehrsmitteln auf die Entwickelung der vorhandenen einwirken mußte, war unvermeidlich. Die Annahme jedoch, daß sie die Verdrängung bestehender Einrichtungen zur Folge haben würde, hat sich als hinfällig erwiesen, und selbst die für den modernen Verkehr unzulänglichsten Fahrzeuge, die Torwagen, haben sich, wenn auch in verminderter Zahl und nur für gelegentlichen Ausflugsverkehr verwendet, bis heute erhalten. Die Droschken sind, obschon sie in dem

Übersicht über den Personenverkehr seit 1865

(die Zahlen beruhen auf anderen Quellen, als die weiter unten mitgeteilten, sie weichen daher von diesen mehrfach ab).

Ende des Jahres	Droschken	Torwagen	Omnibus	Beförderte Personen mittels		
				Omnibus	Straßenbahn	Stadt- und Ringbahn
1865	2260	358	192	.	.	—
1866	2423	316	208	12 502 337	960 551	—
1867	2556	.	164		1 215 672	—
1868	2639	286	164	10 707 334	1 301 398	—
1869	3000	282	160	.	.	—
1870	3588	202	140	.	.	—
1871	3710	306	132	.	.	—
1872	3907	282	130	12 654 105	2 617 645	—
1873	4167	257	144	14 367 048	3 783 130	—
1874	4190	246	159	14 696 976	8 758 103	—
1875	4198	223	192	14 150 207	18 319 772	—
1876	4242	225	177	13 209 791	26 220 760	—
1877	4343	204	182	13 515 455	28 725 575	—
1878	4560	284	182	13 683 551	32 544 930	—
1879	4789	255	166	12 076 975	40 088 006	—
1880	4733	281	167	10 781 391	51 557 037	—
1881	4631	290	134	9 960 774	58 487 055	—
1882	4128	313	134	13 696 560	65 218 792	9 347 850
1883	4292	350	135	15 193 805	70 554 748	14 364 092
1884	4346	383	135	15 870 272	80 151 788	15 490 453
1885	4464	378	138	16 172 246	87 286 481	17 477 321
1886	4522	374	185	18 642 960	96 704 824	21 767 856
1887	4695	378	217	21 917 954	107 119 716	25 689 339
1888	4911	380	219	23 487 855	117 009 010	29 294 767
1889	5214	317	219	25 243 203	132 550 620	26 660 055
1890	5488	313	241	27 804 125	140 957 271	33 891 912
1891	5702	284	255	29 811 225	144 920 563	39 261 454
1892	5910	271	293	30 483 257	147 735 576	44 830 376
1893	6169	241	309	33 249 927	152 301 313	50 976 745
1894	6678	238	345	35 967 294	155 049 007	59 554 491
1895	7190	232	362	37 414 505	164 350 565	65 166 797
1896	7674	297	450	43 452 646	187 337 467	76 314 780
1897	7722	254	486	44 269 603	194 166 493	73 396 911
1898	8096	291	551	53 817 422	216 985 824	78 422 055
1899	8114	211	601	75 178 403	244 633 987	80 252 231
1900	8110	175	662	80 585 714	280 339 160	80 409 436
1901	8108	147	707	80 596 331	300 296 761	75 016 152
1902	8085	114	726	78 670 498	343 775 474	77 269 634

Digitized by Google

weit billigeren Omnibus, der Straßenbahn und der Stadtbahn eine sehr überlegene Konkurrenz erhalten haben, von 897 am Anfange des Jahres 1848 auf 8085 zu Anfang 1903 gestiegen; sie haben also nicht nur eine absolute, sondern auch eine bedeutende relative Zunahme erfahren, denn in dem erstgenannten Jahre kam auf 457 Einwohner eine Droschke, am Anfang des laufenden dagegen auf 238. Noch weniger hat sich die Annahme eines Aufhörens des Omnibusverkehrs bestätigt.

Allerdings hat die in den siebziger Jahren ausgebildete Ringstraßenbahn dem Omnibus sehr erheblichen Abbruch getan, so daß die Zahl der beförderten Personen von 14 Millionen in Jahre 1873 auf 10 Millionen im Jahre 1881 sank. Aber in der folgenden Periode hat die Straßenbahn trotz eifrigsten Wettbewerbs die Steigerung des Personen-Verkehrs auf den Omnibuslinien nicht aufhalten können. Der Omnibus hat nicht nur seinen Besitzstand auf den von der Straßenbahn nicht berührten Straßen erhalten und vergrößert, sondern auch auf den von ihr durchzogenen Hauptverkehrsadern einen nicht unerheblichen Teil des Verkehrs an sich gezogen. Vom Jahre 1881 an nahm der Omnibus-Verkehr, wesentlich gefördert durch die Verbilligung des Tarifs und die fortschreitende Asphaltierung der Straßen einen fast ununterbrochenen Aufschwung. Noch weniger als die Straßenbahn hat die im Jahre 1882 eröffnete Stadtbahn eine völlige Verschiebung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen vermocht. Auf einzelnen Linien hat sie die Pferdebahn beeinträchtigt, aber in mancher Beziehung wieder zu ihrer Entwickelung beigetragen und ihr neue Wege gewiesen.

Von allen Kommunikationsmitteln zeigt die Straßenbahn die günstigste Entwickelung. In der ganzen Zeit ihres Bestehens schreitet sie im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln, deren Frequenz zeitweilig zurückgeht, vorwärts. Dem Omnibus an Schnelligkeit und in der Fähigkeit größere Strecken zu überwinden überlegen, hat sie der Eisenbahn gegenüber den Vorzug der größeren Beweglichkeit, da sie ihre Linien nach allen Seiten hin ausdehnen kann, während die Eisenbahn zwar nicht grundsätzlich, aber doch tatsächlich an den einen Schienenzug gebunden ist. Der Straßenbahn ist auch der wichtigste moderne Fortschritt des Verkehrswesens, die Verwendung des elektrischen Betriebes, zu gute gekommen, und sie hat ihr Netz auch über das Gebiet ausgespannt, dessen Bevölkerungsvermehrung am bedeutendsten war, und das des Wachstums am meisten fähig ist. So ist sie die Hauptträgerin des Verkehrs von Groß-Berlin geworden. Der Straßenbahn gegenüber tritt aber nicht nur die Bedeutung der Stadtbahn, sondern auch die des neuesten Verkehrsmittels, der Hoch- und Untergrundbahn, zurück. Die Eröffnung der letzteren erfolgte Ende Februar 1902. Schon im ersten Jahre haben 18,8 Millionen Personen von dieser neuen Einrichtung Gebrauch gemacht. Gleichwohl handelt es sich hier um kein allgemeines Verkehrsmittel, sondern nur um eine einzige, noch dazu mehr peripherische Linie. Der weitere Ausbau zu einem vollständigen Bahnnetz wird zweifellos große Umwälzungen herbeiführen, steht aber nicht so bald zu erwarten.

Im nachfolgenden wird versucht, neben einer detaillierten Darstellung im Tabellenwerk, durch Gruppierung und Vergleichung der Zahlen, soweit die Mangelhaftigkeit derselben es zuließ, den gegenwärtigen Stand des Verkehrswesens zu erläutern.

2. Der Omnibus-Verkehr.

Der Omnibus wurde als Verkehrsmittel im Jahre 1902 von rund 79 Millionen Personen benutzt, bei einem Gesamtverkehr aller Betriebsarten von 500 (bez. mit der Hochbahn von 519) Millionen, er umfaßte also etwa 16 Prozent des gesamten Verkehrs gegen 13 Prozent im Jahre 1892 und 15 Prozent im Jahre 1882, dem Jahre der Eröffnung der Stadtbahn. Vordem kamen nur die Pferdebahn und der Omnibus in Frage. Der Anteil des Omnibusverkehrs ist sonach heute nicht unbeträchtlich; er ist gegen die Vorjahre übrigens etwas gefallen, nachdem die Einführung des Fünf-Pfennig-Streckenverkehrs (1899) eine erhöhte Benutzung bewirkt hatte.

Der Straßenbahn gegenüber ist dieses Verkehrsmittel allerdings immer mehr im Nachteil geblieben. Im Jahre 1873 wurden 12,7 Millionen Personen durch den Omnibus, 2,5 durch die Straßenbahn befördert, also mehr als fünf mal so viel durch den Omnibus, 1882: 13,7 gegen 65,3, also nur fast der fünfte Teil, 1892: 30,5 gegen 147,7, 1902: 78,7 gegen 362,6 keine sehr abweichenden Verhältnisse.

Die erwähnte Einführung der Fünf-Pfennig-Strecken hat es bewirkt, daß sich auf diesen Strecken der weitaus größte Teil des Verkehrs entwickelt, wie nachstehende Tabellen zeigen:

Digitized by Google

Beförderte Personen:

Neue Berliner Omnibus-A.-G.

Oktober — Oktober	1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900	1900/1901	1901/1902
5 Pfg. Fahrscheine	Material	Material	13 376 337	15 459 625	19 564 067	20 689 704
10 „ „ „	war	war	9 540 964	8 766 154	7 854 623	5 817 700
15 „ „ „	nicht	nicht	1 527 317	521 811	72 200	.
Deck	zu	zu	1 088 019	1 298 303	.	.
Zuschlag . . .	erhalten	erhalten	8 729	452	.	.
Abonnement (8 Pfg.)			1 729 131	1 647 690	1 392 820	883 041	984
Zusammen	17 222 477	22 374 900	27 788 966	27 439 165	28 073 931	26 488 478

Allgemeine Berliner Omnibus-A.-G.

Kalender-Jahr	1897	1898	1899	1900	1901	1902
5 Pfg. Fahrscheine		5 478 834	21 175 783	27 894 276	30 724 143	31 980 581
10 „ „ „	23 393 717	22 245 972	17 667 198	16 174 480	13 750 628	12 556 235
15 „ „ „	1 525 539	887 099	576 490	403 752	9 052	467
20 „ „ „	1 068	393	734	.	.	.
Zusammen	24 920 324	28 612 298	39 420 155	43 972 508	44 483 823	44 517 283

Spediteur-Verein.

Kalender-Jahr	1897	1898	1899	1900	1901	1902
5 Pfg. Fahrscheine	.	1 908 386	6 251 334	6 856 295	5 959 923	5 566 874

Der Omnibus ist vorzugsweise eine Verkehrsgelegenheit innerhalb der Stadt, zumal er bisher — von gelegentlichen Versuchen mit Akkumulatoren abgesehen — ausschließlich mit Pferdekräften betrieben wird. Von sämtlichen Linien berühren nur zwei nicht das Verkehrszentrum, d. h. den Ein-Kilometer-Radius um den Mittelpunkt von Berlin, als welcher das Denkmal des großen Kurfürsten angenommen ist. Es sind dies die Verbindungen von Rixdorf (Hermannplatz) und von der Mansteinstraße nach dem Blücherplatz. Allerdings sind, da die 1 km-Grenze gerade die Friedrichstraße trifft, diejenigen Linien, welche diese durchfahren, obwohl sie nicht eigentlich zur Ein-Kilometer-Zone mehr gehören, trotzdem dahingerechnet worden, weil sie den Verkehr dahin vermitteln. Es sind dies die Linien aus dem Süden und Südwesten nach dem Nordwesten und zwar: Hallesches Tor-Chausseestraße aus dem Süden, Schöneberg resp. Bülowstraße—Stettiner Bahnhof und Kreuzberg—Stettiner Bahnhof aus dem Südwesten.

Die beiden Linien Kreuzberg—Stettiner Bahnhof vermitteln den Verkehr einmal vom Süden und einmal vom Südwesten nach dem Zentrum, da die Linie aus dem Süden durch die Belle-Alliance-, Friedrich-, Charlotten-, Artillerie-, Borsigstraße, diejenige aus dem Südwesten durch die Großbeeren-, Königgrätzer-, Anhalt-, Koch-, Friedrich-, Chaussee- und Invalidenstraße bis zum Stettiner Bahnhof geleitet wird. Ferner werden die Linien von Rixdorf (Hermannplatz) bis Alexander-, resp. Hausvoigteiplatz durch den Südosten geführt; sie haben die Fahrtrichtung über die Kottbuser Brücke und den Oranienplatz nach dem Zentrum.

Will man den Verkehr nach dem Ein-Kilometer-Zentrum von Berlin genauer betrachten, so ist man darauf angewiesen, nur die allgemeine Richtung festzustellen. Dabei bleibt, weil die wirklich zurückgelegten Strecken unbekannt sind, nichts übrig, als den Verkehr auf den das genannte Zentrum durchquerenden Linien doppelt zu rechnen. Z. B. muß der Verkehr der Linie Schönhauser Tor—Kottbuser Brücke sowohl im Norden wie im Südosten gezählt, also angenommen werden, daß die ganzen Strecken durchfahren werden. Da dies sicherlich nur zum kleineren Teil der Fall ist, geben die Zahlen weniger ein Bild des tatsächlichen Ganges des Verkehrs als der Verkehrsmöglichkeit, wobei allerdings nicht außer Acht

Digitized by Google

zu lassen ist, daß von der Ermöglichung des Durchfahrens der betreffenden Strecken in der Weise wirklich Gebrauch gemacht wird, daß, wenn auch nicht von denselben Personen, so doch vermittelst der Fünf-Pfennig-Strecken von immer anderen Fahrgästen eine Ausnutzung der Fahrgelegenheit tatsächlich erfolgt. Im Endergebnis wird der Verkehr unter Zugrundelegung der wirklichen Zahlen betrachtet.

Dies vorausgeschickt, gestaltete sich der Verkehr in der Richtung nach dem Zentrum nach Himmelsrichtungen (in 1000 Personen angegeben) folgendermaßen:*)

Himmelsgegend.	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Aus dem Süden . . .	9 044	11 789	17 559	23 193	25 128	25 569	26 495
„ „ Südosten . .	7 952	8 859	8 478	14 829	15 277	14 041	13 890
„ „ Osten	5 975	3 864	6 255	9 493	9 863	9 941	9 865
„ „ Nordosten . .	1 390	2 957	3 262	4 372	4 728	4 588	4 061
„ „ Norden . . .	3 400	6 958	8 496	12 009	11 654	10 839	7 564
„ „ Nordwesten .	13 211	17 973	21 627	28 882	31 942	32 034	32 763
„ „ Westen . . .	2 768	4 445	4 779	6 374	7 189	7 409	6 672
„ „ Südwesten . .	14 906	15 663	19 737	25 980	27 034	28 177	27 606

Zur Zeit ist hiernach der Verkehr aus dem Nordwesten, 1902 mit 32¾ Millionen, am stärksten, wobei die Linie Chausseestraße—Hallesches Tor (1902: 10.7 Millionen) am meisten hervorragt. Es folgt der Südwesten mit 27.6 Millionen, wobei die Linie Kurfürsten- später Bülow-Straße—Stettiner Bahn hier die hauptbeteiligte ist (1902: 5.8 Millionen); ferner der Süden mit 26.5 Millionen, wozu die schon im Nordwesten erwähnte Linie Hallesches Tor—Chausseestraße, die meist frequentierte Linie überhaupt, 10.7 Millionen stellt. Dann folgt der Südosten mit 13.9, der Osten mit 9.9, der Norden mit 7.6, der Westen mit 6.7, der Nordosten mit 4.1 Millionen.

Zieht man die Länge der Linien mit in Betracht und verteilt die Zahl der beförderten Personen auf dieselben, so ergibt sich folgende Übersicht:

Pro Kilometer Bahnlänge im Jahre 1902 beförderte Personen.

Himmelsgegend.	Zone I.	Zone II.	insgesamt
Aus dem Süden	764 505	715 712	758 055
„ „ Südosten	434 621	.	434 621
„ „ Osten	443 964	.	443 964
„ „ Nordosten	370 511	.	370 511
„ „ Norden	454 006	.	454 006
„ „ Nordwesten	740 234	.	740 234
„ „ Westen	274 522	.	274 522
„ „ Südwesten	462 502	875 309	477 493
Überhaupt pro Kilometer	491 744	787 788	505 365

Es zeigt sich dann also, daß im Vergleich zur Entfernung nicht der Nordwesten, Südwesten und Süden an Verkehrshäufigkeit einander folgen, wie dies bei bloßer Betrachtung der Himmelsgegend ohne Rücksicht auf die Entfernung 1902 der Fall war, sondern der Süden, der Nordwesten und in größerem Abstand erst der Südwesten.

Der wirkliche Gang des Verkehrs würde nur durch die Kenntnis des Teilstreckenverkehrs erlangt werden können. Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sehr die Fünf-Pfennig-Strecken hierbei beteiligt sind, aber man weiß nicht, welche der zahlreichen Fünf-Pfennig-Strecken die wesentlichen Träger des Verkehrs sind. Der Anteil der auf solchen Teilen der Linien beförderten Personen schwankte im Jahre 1902 zwischen 94.5 Pz. auf der Linie Gr. Görschenstraße—Dönhoffplatz und 54.8 Pz. auf der Linie Görlitzer Bahnhof—Stettiner Bahnhof.

*) Die Himmelsrichtungen sind die wirklichen, nicht etwa die von der Postverwaltung angenommenen.

Digitized by Google

Linien der Allgemeinen und Neuen Berliner Omnibus-A.-G. 1902.

Gesellschaft	Linien	Zahl der Betriebs-tage	Zahl der beförderten Personen: überhaupt	zu 5 Pfg.	zu 10 Pfg.	zu 15 Pfg.	im Abonne-ment	Anteil des 5 Pfennig-Verkehrs, Prozent
Allgemeine	Kreuzberg—Stettiner Bhf.	365	2 052 072	1 264 734	787 280	61	.	61.6
Neue	„	365	2 507 530	1 973 120	534 306	.	38	78.7
„	Marbeinickepl.—Brunnenstr. . . .	365	4 289 398	3 624 115	665 121	.	102	84.5
Allgemeine	Hallesches Tor—Chausseestr. . . .	365	10 706 472	7 512 665	3 193 709	98	.	70.2
„	„ —Landsberger Tor . .	365	3 154 880	2 235 231	919 650	—	.	70.8
„	Kottbuser Brücke—Schönh. Tor . . .	365	2 168 415	1 911 585	256 830	—	.	88.2
„	Oranienpl.—Stettiner Bhf.	365	2 839 296	2 125 588	715 708	—	.	74.9
Neue	Görlitzer Bhf.— „	365	2 019 978	1 106 818	913 084	.	76	54.8
„	Rixdorf (Herm. Pl.)—Moritzpl. . . .	151	595 158	595 158	—	.	—	100.0
„	„ „ —Hasenvoigtepl. .	214	1 177 777	1 107 352	70 425	—	.	94.0
Allgemeine	Rixdorf—Alexanderplatz	365	2 308 104	1 693 698	614 406	—	.	73.4
Allgemeine	Frankfurt. Linden—Potsdamer Br. . .	365	1 759 561	1 358 056	401 486	19	.	77.2
„	Frankfurt. Allee—Dönhoffplatz . . .	365	546 557	467 508	78 959	—	.	85.6
„	Schönhauser Tor—Potsdamer Bhf. . .	365	1 105 989	921 663	184 326	—	.	83.3
Neue	Danzigerstr.—Anhalter Bhf.	318	1 397 151	1 026 038	288 987	.	106	72.3
Allgemeine	Greifswalderstr.—Anhalter Bhf. . . .	365	2 663 650	2 096 531	567 243	76	.	78.7
Neue	Nettelbeckpl.—Heinrichspl.	365	3 376 928	2 513 896	863 010	.	22	74.4
Allgemeine	„ „ —Spittelmarkt	365	1 637 201	1 037 470	599 731	.	.	63.4
Neue	Moabit—Alexanderplatz	365	2 603 275	1 745 776	857 041	.	458	66.7
Allgemeine	„ —Neuer Markt	365	1 512 239	1 114 582	397 707	—	.	73.7
„	„ —Moritzpl.	365	1 605 145	974 163	720 914	68	.	57.5
„	Bülowstr.—Stettiner Bhf.	365	5 870 950	4 006 276	1 864 529	145	.	68.2
„	Schöneberg—Stettiner Bhf.	365	1 752 306	1 107 922	644 384	—	.	63.2
„	„ —Moritzpl.	365	2 482 693	1 939 987	542 676	—	.	78.1
Neue	Goltzstr.—Spittelmarkt	365	2 370 535	1 971 529	398 919	.	87	83.2
„	Gr. Görschenstr.—Dönhoffpl. . . .	365	1 746 946	1 651 186	95 760	.	—	94.5
„	„ —Warschauerstr. . . .	365	4 403 882	3 382 783	1 020 984	.	95	76.8
Allgemeine	Zoolog. Gart.—Dönhoffplatz	9	264 773	195 175	66 598	—	.	74.6
	Zusammen . .		71 005 761	52 630 875	18 374 935	467	984	74.1

Um die Verkehrs-Zu- bez. Abnahme den Vorjahren gegenüber zu berechnen, sind einmal die Linien in Vergleich gestellt, welche während der in Betracht kommenden Jahre im Betrieb waren, dann alle Linien, die älteren und die neueren (vgl. Tabellenwerk). Alsdann ergibt sich eine Zunahme (+) bez. Abnahme des Verkehrs (—) gegen das Vorjahr in Prozent.

Linien aus dem	Bei den während aller 6 Jahre in Betrieb gewesenen Linien 1897	1898	1899	1900	1901	1902	Bei allen in Betrieb gewesenen Linien 1897	1898	1899	1900	1901	1902
Süden . . .	+ 6.98	+ 34.38	+ 25.67	+ 8.79	+ 0.56	+ 2.86	+ 30.35	+ 48.95	+ 32.08	+ 8.31	+ 1.76	+ 3.62
Südosten . .	— 5.42	+ 5.62	+ 30.87	+ 10.05	+ 1.35	— 0.64	+ 11.40	— 4.29	+ 74.99	+ 3.03	— 8.29	— 0.86
Osten . . .	— 3.35	+ 0.46	+ 35.90	+ 11.51	— 1.43	— 5.09	— 3.57	+ 63.18	+ 51.75	+ 3.91	+ 0.79	— 0.77
Nordosten .	+ 11.19	+ 7.23	+ 43.20	+ 10.16	+ 0.20	— 6.88	+ 112.70	+ 10.92	+ 34.03	+ 8.15	— 2.86	— 11.50
Norden . . .	— 5.65	— 2.66	+ 25.45	+ 2.86	+ 0.96	+ 11.98	+ 104.66	+ 22.10	+ 41.35	— 2.95	— 6.99	+ 30.22
Nordwesten .	+ 5.48	+ 21.29	+ 29.14	+ 10.71	+ 1.73	— 2.46	+ 36.05	+ 20.31	+ 33.55	+ 10.59	+ 0.20	+ 2.37
Westen . . .	— 7.48	+ 12.49	+ 15.23	+ 7.61	— 5.46	— 11.97	+ 60.57	+ 7.51	+ 31.37	+ 12.59	+ 3.07	— 18.04
Südwesten .	— 1.19	+ 2.86	+ 24.21	+ 8.51	— 0.84	+ 0.71	+ 5.68	+ 26.01	+ 31.58	+ 4.06	+ 4.23	— 2.04

Die vorstehende Tabelle zeigt, daß nach der starken Steigerung, welche die Herabsetzung des Preises für viele Strecken von zehn auf fünf Pfennige mit sich brachte, eine nur geringe Vermehrung, wenn nicht gar eine Abnahme der Frequenz eingetreten ist. Hiernach scheint eine Verkehrssteigerung beim Omnibus nur noch durch die Herabsetzung des Fahrpreises oder durch die Eröffnung neuer Verkehrsverbindungen erreichbar zu sein, wozu übrigens insbesondere vom Osten bis zum Norden ein hinreichendes Bedürfnis vorhanden ist, wie überhaupt diejenigen Gegenden zunächst in Frage kommen, welche eine starke Bebauung und demgemäß eine schnell wachsende Bevölkerung aufweisen.

Digitized by Google

3. Der Straßenbahn-Verkehr.

Die hier betrachtete Zeitperiode 1896 bis 1902 ist für die Entwickelung des Straßenbahnverkehrs durch den Übergang zum elektromotorischen Betriebe und durch die nahezu vollständige Durchführung des Einheitstarifs von zehn Pfennigen für die Fahrt bemerkenswert. Durch die erstgenannte Maßnahme wurde die Einrichtung neuer ausgedehnter Verkehrslinien auch nach entfernter liegenden Vororten hin ermöglicht, durch die letztere der Verkehr um so viel wohlfeiler gemacht, daß ein Anwachsen allein durch diese Maßregel eintrat, ähnlich demjenigen bei Einführung der Fünf-Pfennig-Strecken im Omnibusverkehr.

Diese Maßnahmen müssen daher bei Würdigung der mitgeteilten Zahlen mit in Betracht gezogen werden. Insbesondere verdient Beachtung, daß viele Linien (vgl. die Tabellen) nach Einführung des elektrischen Betriebes verlängert oder abgeleitet wurden.

Der Gesamtverkehr auf den Straßenbahnen ist von 187 Millionen im Jahre 1896 auf 194, 213, 235, 280 Millionen in den Jahren bis 1900, dann auf 332 und 1902 auf 343 Millionen gestiegen, also um 3.64, 10.14, 10.38, 18.88, 18.32, 3.36 Pz. Jede Person der mittleren Bevölkerung in Berlin und den 23 Berlin anliegenden Vororten ist in den drei Jahren 1900, 1901, 1902: 117, 136, 137 mal auf der Straßenbahn gefahren.

Ähnlich wie beim Omnibusbetriebe scheint also nach Jahren steter Zunahme ein Stillstand eingetreten zu sein.

Geht man auf die Betrachtung des Verkehrs nach Himmelsrichtungen ein, so kommt nicht wie beim Omnibusverkehr nur die innere Zone (1 Kilometer um den Mittelpunkt) in Betracht, sondern es war die Abgrenzung von fünf Zonen notwendig: bis 1, über 1 bis $2^1/_2$, über $2^1/_2$ bis 5, über 5 bis $7^1/_2$, über $7^1/_2$ Kilometer um den Mittelpunkt, um das Netz von Verkehrslinien wenigstens in einer äußerlich erkennbaren

Verkehr i. 1000 Pers. Himmelsgegend.	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
				Zone I bis 1 Kilometer.			
Süd	40 469	40 182	43 519	49 244	46 118	48 449	49 181
Südost	34 087	33 808	36 679	39 789	50 312	63 734	61 242
Ost	26 052	25 683	27 097	27 954	44 363	56 625	62 947
Nordost	11 651	11 468	14 164	14 651	23 939	26 345	28 868
Nord	41 607	41 918	45 178	52 514	58 602	64 300	70 111
Nordwest	14 723	14 769	15 999	18 443	29 614	38 681	42 861
West	26 006	26 691	30 210	33 654	41 095	62 631	69 210
Südwest	20 785	21 256	23 401	24 539	38 296	45 089	47 081
				Zone II über 1 bis $2^1/_2$ Kilometer.			
Süd	3 287	2 650	2 860	3 002	6 234	6 345	6 512
Südost	18 737	21 385	23 774	23 835	22 922	25 437	20 191
Ost	—	—	—	—	—	—	—
Nordost	—	—	—	—	1 242	1 354	1 277
Nord	8 606	9 207	9 881	10 136	8 452	10 729	22 916
Nordwest	202	1 083	1 510	2 220	2 369	6 640	4 374
West	28 244	30 602	33 412	34 100	33 100	41 327	44 727
Südwest	6 219	6 618	8 478	9 162	19 588	23 423	23 812
Ringbahn	11 926	12 658	13 864	16 830	16 250	17 598	17 055
				Zone III über $2^1/_2$ bis 5 Kilometer.			
Südost	—	—	—	—	1 574	1 626	1 860
Nord	375	1 023	1 168	—	—	—	—
West	3 552	3 495	3 955	3 734	9 528	8 404	5 348
				Zone IV über 5 bis $7^1/_2$ Kilometer.			
Ost	101	96	98	121	174	222	—
West	—	—	—	581	933	1 074	1 264
Südwest	—	—	—	—	92	199	241
				Zone V über $7^1/_2$ Kilometer.			
Nordwest	69	517	—	—	—	—	—
West	296	278	336	364	575	629	577

Digitized by Google

Weise zu entwirren. Dabei sind, wie beim Omnibusverkehr, Linien, welche den konzentrischen Kreis berühren, zur ersten Zone gerechnet worden, die übrigen zur zweiten, dritten, vierten oder fünften Zone, je nachdem sie bis zu einer derselben führten. Über den wichtigen Streckenverkehr liegen leider keinerlei Zahlen vor, ebensowenig über den Abonnementsverkehr u. dgl. Die Art der Berechnung ist daher dieselbe

Prozent der von 1898 bis 1902 unverändert gebliebenen Linien							Prozent sämtlicher Linien.					
Zone I.	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Süden	+ 1,97	+ 6,85	+ 11,46	— 3,77	+ 3,84	+ 1,48	— 0,71	+ 6,20	+ 13,15	— 6,45	+ 5,66	+ 1,31
Südosten	+ 5,16	+ 12,39	+ 14,29	+ 1,66	+ 1,66	— 17,86	— 0,69	+ 8,40	+ 9,86	+ 61,44	+ 26,66	— 3,44
Osten	— 1,42	+ 7,52	+ 3,16	+ 19,55	+ 19,44	+ 5,66	— 1,42	+ 5,63	+ 3,16	+ 58,70	+ 27,64	+ 13,14
Nordosten	+ 1,67	+ 6,89	+ 9,85	+ 1,89	+ 7,45	+ 8,81	+ 1,67	+ 23,50	+ 7,44	+ 63,89	+ 10,98	+ 9,52
Norden	+ 0,75	+ 7,78	+ 8,86	— 8,50	+ 1,03	— 2,64	+ 0,75	+ 7,78	+ 16,64	+ 11,56	+ 9,28	+ 6,64
Nordwesten	+ 0,31	+ 1,46	+ 0,15	+ 22,33	+ 51,71	+ 6,44	+ 0,31	+ 3,35	+ 15,27	+ 60,65	+ 30,02	+ 10,41
Westen	+ 2,66	+ 4,39	+ 2,84	+ 11,41	+ 20,06	+ 11,63	+ 2,66	+ 11,46	+ 29,15	+ 71,46	+ 57,46	+ 13,44
Südwesten	+ 2,87	+ 10,16	+ 4,87	+ 11,68	+ 10,93	+ 2,79	+ 2,87	+ 10,09	+ 4,87	+ 74,66	+ 17,74	+ 4,42
Die Zu- resp. Abnahme in der Zone I							+ 1,37	+ 10,55	+ 17,14	+ 16,08	+ 19,59	+ 4,46
Zone II												
Süden	— 19,36	+ 7,60	+ 4,36	+ 2,12	+ 20,58	+ 2,76	— 19,36	+ 7,60	+ 4,36	+ 107,63	+ 1,79	+ 2,64
Südosten	+ 14,13	+ 17,86	— 0,41	+ 5,86	+ 11,05	— 10,66	+ 14,13	+ 11,17	+ 0,36	+ 3,93	+ 10,97	— 10,62
Nordosten											+ 0,01	+ 5,66
Norden	+ 5,70	+ 7,62	+ 4,87	+ 3,61	+ 31,73	+ 19,84	+ 6,40	+ 7,91	+ 9,56	+ 16,61	+ 38,98	+ 118,99
Nordwesten							+ 406,66	+ 524,16	+ 40,87	+ 6,74	+ 1860,28	— 84,18
Westen	+ 3,09	+ 9,30	+ 0,64	+ 7,61	+ 18,05	— 14,66	+ 8,93	+ 9,45	+ 7,66	+ 2,93	+ 24,40	+ 8,95
Südwesten	+ 0,82	+ 5,28	+ 0,46	+ 5,26	+ 48,45	+ 4,74	+ 6,42	+ 28,46	+ 8,00	+ 114,85	+ 13,57	+ 1,65
Ringbahn	+ 6,44	+ 9,19	+ 21,52	+ 3,45	+ 8,39	— 0,46	+ 6,44	+ 9,19	+ 21,52	+ 3,45	+ 8,39	— 0,46
Die Zu- resp. Abnahme in der Zone II							+ 9,73	+ 9,81	+ 7,90	+ 14,69	+ 19,31	+ 4,14
Zone III.												
Südosten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 2,56	+ 14,26
Westen	—	—	—	—	—	—	— 1,61	+ 13,15	— 5,58	+ 165,19	— 11,91	— 98,42
Norden	—	—	—	—	—	—	+ 172,67	+ 14,56				
Die Zu- resp. Abnahme in der Zone III							+ 15,95	+ 13,49	— 27,11	+ 197,32	+ 9,66	— 98,14
Zone IV.												
Osten	—	—	—	—	—	—	— 5,66	+ 2,63	+ 27,56	+ 43,35	+ 27,42	—
Westen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 60,68	+ 15,18	+ 17,69
Südwesten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 145,86	+ 20,87
Die Zu- resp. Abnahme in der Zone IV							— 5,66	+ 2,63	+ 615,15	+ 70,50	+ 34,66	+ 0,66
Zone V												
Nordwesten	—	—	—	—	—	—	+ 693,87	—	—	—	—	—
Westen	— 6,12	+ 20,98	+ 8,30	+ 67,98	+ 9,41	— 8,81	— 6,12	+ 20,63	+ 8,30	+ 57,98	+ 9,41	— 8,81
Die Zu- resp. Abnahme in der Zone V							+ 126,69	— 50,26	+ 8,30	+ 57,98	+ 9,41	— 8,81
Ganz Berlin							+ 3,64	+ 14,14	+ 11,46	+ 18,66	+ 18,39	+ 3,26

Pro Kilometer im Jahre 1902 beförderte Personen.

Himmelsgegend.	Zone I.	Zone II	Zone III	Zone IV	Zone V	insgesamt
Süden	587 815	172 952	—	—	—	458 483
Südosten	273 441	695 323	389 066	—	—	412 090
Osten	519 550	—	—	—	—	519 550
Nordosten	571 816	193 040	—	—	—	527 666
Norden	531 246	537 019	—	—	—	532 892
Nordwesten	397 988	521 918	—	—	—	378 241
Westen	475 637	551 555	313 191	91 512	230 714	405 885
Südwesten	364 905	243 327	—	42 600	—	355 145
Ringbahn	—	1 258 592	—	—	—	1 258 592
Überhaupt pro km	485 480	393 827	329 885	77 206	230 714	444 712

Die Linie Görlitzer Bhf.—Waldstr. Zone I = 80. wird 1902 Rosenth. Tor—Waldstr. N. = Zone II.

Die Linie Hasenheide—Müllerstr. Zone I = S. wird 1900 Winterfeldtpl.—Müllerstr. Zone I = SW.

Die Linie Wedding—Gr. Görschenstr. Zone II = NW. wird 1902 Gesundbr.—Gr. Görschenstr. Zone II = N.

Die Linie Pankow—Gesundbr. Zone III = N. wird 1902 Pankow—Mittelstr. Zone I = N.

Gleislänge aller Straßenbahnlinien 770 907 m.

Digitized by Google

wie bei dem Omnibusverkehr, indem die mehrere Himmelsgegenden berührenden Linien auch mehrfach gerechnet sind. Nur die alte Straßenringbahn, welche durchweg in der zweiten Zone liegt, ist für sich betrachtet und nur in dem Endergebnis anteilig den Himmelsrichtungen zugerechnet worden.

Es zeigt sich, daß bei den Straßenbahnen im Jahre 1902 der Verkehr aus dem Westen die größte Bedeutung hat (121 Millionen Personen), also der im Omnibusverkehr mit am wenigsten hervortretenden Himmelsrichtung; es folgt der Norden mit 93, der Südosten mit 83 Millionen. Indessen ist nach dem Zentrum der nördliche Verkehr noch etwas stärker als der westliche (70 gegen 69 Millionen) und der östliche etwas stärker als der südöstliche (63.8 gegen 61.2). Von dem Gesamtverkehr (343 Millionen) sind 250 nach dem Zentrum gerichtet, 84 nach dem Ring von über 1 bis $2^1/_2$ Kilometer, 7 nach dem Ring von über $2^1/_2$ bis 5, 1.5 Millionen nach dem Ring von über 5 bis $7^1/_2$ Kilometer und über 577 000 kamen für den äußeren Umkreis über $7^1/_2$ Kilometer in Betracht.

Bei den unverändert gebliebenen Linien zeigen einige Himmelsrichtungen eine Abnahme: Südosten, Osten, Norden in Zone I, Südosten, Westen, Ringbahn in Zone II; mehrere eine kleine Zunahme, wenige eine große: Westen Zone I, Norden Zone II. Aber hierbei kommt, wie bemerkt, die Änderung der Linien mit in Frage, sodaß die Zu- und Abnahmeverhältnisse, wie sie sich nach den Gesamtzahlen stellen, mehr Interesse bieten. Allerdings ist auch hierbei zu beachten, daß die Abnahme in einer Himmelsgegend und die Zunahme in einer andern durch die bloße Ablenkung von Linien in andere Richtungen herbeigeführt sein kann. Immerhin ist beachtenswert, daß die Linien nach dem Südosten eine Abnahme aufweisen, gleichgültig aus welchem Grunde.

Was die pro Kilometer beförderte Personenzahl betrifft, so ist es ohne Belang, wenn die berechnete Ziffer von 485 480 in der ersten Zone der für den Omnibusverkehr berechneten von 491 741 sehr nahe kommt, denn beim letzteren handelt es sich um die Häufung des Verkehrs auf nur kurzen, bei ersterem auf meist sehr langen Strecken. Bemerkenswerter ist, daß die größte Intensität (587 815), wie beim Omnibusverkehr (761 365) auf den Süden entfällt.

4. Der Eisenbahn-Verkehr.

Unter dem Eisenbahn-Lokalverkehr nimmt die Stadt- und Ringbahn die erste Stelle ein, 1902 mit mehr als 76 Millionen beförderten Personen. Hinzu tritt der Vorortverkehr der beiden Grunewaldstationen, des Potsdamer Bahnhofs einschl. des Wannsee-Bahnhofs, des Anhalter, Dresdener, Görlitzer, Schlesischen Bahnhofs, des Ostbahnhofs, der Stettiner-, Nord- und Kremmener Bahn mit gegen 24 Millionen. Ferner sind auf dem Potsdamer, Anhalter, Stettiner, Hamburg-Lehrter Bahnhof noch mehr als 5 Millionen Personen abgefahren. Allerdings gehören diese nicht zum Lokalverkehr. Da aber auch bei der Stadt- und Ringbahn der Fernverkehr auf den betreffenden Bahnhöfen in der Statistik der Kgl. Eisenbahndirektion leider nicht ausgeschieden ist, so bleibt nichts anderes übrig, als auch diesen Teil des Fernverkehrs mit hinzuzurechnen. Vom Jahre 1902 ab wird von der Kgl. Eisenbahn-Direktion die Zahl der beförderten Personen in ihren Veröffentlichungen nicht mehr angegeben, sondern nur die verkauften Fahrkarten. Da für 1901 beide Zahlen vorlagen, so konnte nach dem im Jahre 1901 gefundenen Verhältnis auch für 1902 eine vergleichbare Ziffer berechnet werden (1901/02 auf der Stadt- und Ringbahn Zahl der Fahrkarten: 53.38, der Personen: 75.82 Millionen). Übrigens waren u. a. folgende offenbar unzutreffende Annahmen für die Umrechnung bis zum Jahre 1901/02 maßgebend: Bei Zeit- und Arbeiterwochenkarten wurde für jeden Tag der Gültigkeit eine Person nachgewiesen, ebenso auch für jede Rückfahrkarte, sodaß in letzterem Falle nur die Hinreise gezählt wurde. Fahrscheinblocks zu zehn Karten im Vorortverkehr wurden mit fünf Fahrten in Ansatz gebracht.

Außer dieser Statistik der Kgl. Eisenbahn-Direktion veröffentlicht das Archiv für Eisenbahnwesen noch Zahlen über den Verkehr auf der Stadt- und Ringbahn insgesamt. Diese beziehen sich zwar auf das Kalenderjahr und lassen auch den Fernverkehr außer Betracht, bedeuten indessen zurückgelegte Fahrten, wobei Zeitkarten und Rückfahrkarten täglich zweimal gerechnet werden. Die Zahlen sind mit den hier bearbeiteten nicht vergleichbar. Im Jahre 1902 wurden nach denselben 91.7 Millionen Fahrten zurückgelegt; davon 14.2 in der II., 77.5 in der III. Wagenklasse. Auf Zeitkarten kamen in der II. Klasse 8.2, in der III. 22.4 Fahrten, auf Arbeiterwochenkarten 19.8 (wovon 14.6 auf der Ringbahn). Rechnet man selbst die Zeitkarten nur mit der Hälfte an, mit 25.2 Millionen, so bleiben immerhin noch 66 Millionen Fahrten, während

Digitized by Google

die Statistik der Eisenbahn-Direktion deren nur 56 Millionen nachweist, obwohl hier die Fernbillets eingeschlossen sind. Es müssen also die Zahlen des Archivs noch anderweite Fahrkarten einrechnen, welche in denen der Eisenbahn-Direktion fehlen (vielleicht Zuschlags-, Bahnsteigkarten u. s. w.). Aber nicht nur in dieser Hinsicht ist die Eisenbahn-Verkehr-Statistik unvollkommen. Ebenso wenig nämlich wie beim Omnibus- und Straßenbahn-Betrieb kennt man hier den Umfang des Streckenverkehrs, obwohl bei der Eisenbahn der Fahrschein zur Abnahme gelangt und dadurch Anfang und Endpunkt der Reise aus demselben ersichtlich ist.

Wenn nun in den Tabellen eine Gruppierung der Stationen nach der Himmelsgegend vorgenommen ist, so zeigen die bei den Stationen angeführten Verkehrsziffern auch hier nicht den wirklichen Gang des Verkehrs. Immerhin ist doch wenigstens eine Station der Reise bekannt, mit der Einschränkung allerdings, daß, obwohl man mit einem auf einer beliebigen Station gelösten Billet auf einer beliebigen anderen die Reise antreten kann, nicht bekannt ist, wie oft hiervon Gebrauch gemacht wird.

Bei den Eisenbahnen muß bis zu fünf Zonen, bis zu 11 Kilometer Entfernung vom Zentrum gegangen werden. Und zwar zeigt sich, daß 1902 auf den Umkreis von 1 km 11.3, von über 1 bis $2^1/_2$: 26.3, von über $2^1/_2$ bis 5: 35, von über 5 bis $7^1/_2$: 17, von über $7^1/_2$: 10 Millionen beförderte Personen (nach den Verkaufstationen der Fahrscheine gerechnet) kamen. In der ersten Zone liegen nur die Bahnhöfe Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Börse, während von der zweiten ab bereits die nicht mehr zur Stadt- und Ringbahn gehörigen Bahnhöfe in Betracht kommen.

Nach den Himmelsgegenden zeigt sich, daß wie schon bei den Straßenbahnen der Westen überwiegt; bei 105.8 Millionen überhaupt mit 32.3 Millionen, wovon 9.2 von Stationen im Umkreis von über 1 bis $2^1/_2$ km (Friedrichstraße, Lehrter Bahnhof) 11.8 von Stationen des Umkreises $2^1/_2$ bis 5 (Bellevue, Tiergarten), 7.2 von über 5 bis $7^1/_2$ km (Savigny-Platz, Charlottenburg, Jungfernheide) kommen.

Nächst dem Westen kommt der Südwesten in Betracht mit 22.8 Millionen, wovon 8.3 auf die Entfernung über 1 bis $2^1/_2$ km (Potsdamer- und Wannseebahnhof) entfallen, ferner der Osten mit 16.5, der Norden mit 9 Millionen u. s. f.

Die Zu- bezw. Abnahme des Verkehrs auf den Stationen der einzelnen Zonen in Prozent gegen das Vorjahr ergibt folgendes Resultat:

Stationen in	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Zone I	— 9.70	+ 0.95	+ 1.16	— 2.14	— 10.71	— 1.40
„ II. . . .	— 2.45	+ 7.50	+ 0.87	— 1.80	— 5.24	— 1.10
„ III. . . .	— 12.94	+ 6.21	+ 6.28	+ 1.15	— 6.37	+ 4.76
„ IV . . .	+ 16.17	+ 4.79	— 0.45	— 0.36	— 0.73	+ 4.01
„ V	+ 14.01	+ 8.60	+ 5.48	+ 4.07	+ 3.48	+ 9.60
Überhaupt . . .	— 3.01	+ 6.01	+ 2.99	+ 0.23	— 4.47	+ 3.11

Das Schwanken in den Zu- und Abnahmeverhältnissen, das der Durchschnitt zeigt, findet sich auch in den einzelnen Zonen; nur in der fünften (Stationen im Ringe von über $7^1/_2$ bis 11 km) zeigt sich durchweg eine Zunahme, fallend von 14 bis 3 Pz. 1897 bis 1901, dann 1902 steigend auf fast 10 Pz.

In der ersten Zone (1 km-Kreis) weist der Bahnhof Jannowitzbrücke in der beobachteten Periode eine Abnahme des Verkehrs auf (1896 3.2 bis auf 2.3 Millionen 1902), Alexanderplatz seit 1899 (6.2 bis auf 5.9), Börse seit 1899 (4.0 bis auf 3.3 Millionen).

In der zweiten Zone hat der Verkehr auf Bahnhof Friedrichstraße seit 1899 nachgelassen (8.2 auf 7.3 Millionen), auf dem Schlesischen Bahnhof seit 1900 (6.6 auf 5.6), auf dem Lehrter Bahnhof seit 1898 (2.8 auf 2.2). Von den übrigen für den eigentlichen Stadtverkehr in Frage kommenden Stationen weisen Potsdamer- und Wannseebahnhof Zunahmen auf.

In der dritten Zone haben einzelne Stadtbahnhöfe ein Anwachsen des Verkehrs gehabt, freilich bereits mit Schwankungen in den letzten Jahren, so Stralau-Rummelsburg, Warschauerstraße, Gesundbrunnen, Weißensee, Frankfurter Allee, eine unbedingte Steigerung Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee, Zentral-Viehhof. Bellevue hat zwar 1902 eine kleine Zunahme, ist aber seit 1896 im Sinken (1896: 5.3, 1897: 5.1, 1902: 4.6 Millionen), ebenso Tiergarten (1896: 2.2, 1901: 1.95, 1902: 1.88); Zoologischer Garten ist 1902 gestiegen (1899: 4.8, 1900: 4.9, 1901: 4.4, 1902: 4.86 Millionen). Bahnhof Beusselstraße ist von 1.0 im

Digitized by Google

Jahre 1896 auf 1.4 im Jahre 1900 gestiegen, 1901 auf 1.16 gefallen, 1902 wiederum auf 1.23 gestiegen. Für Bahnhof Treptow brachte das Ausstellungsjahr einen Verkehr von 4.18 Millionen (einschl. des Ausstellungsbahnhofs), im übrigen schwankt der Verkehr zwischen einem Minimum 1897 und 1902 und einem Maximum 1899 (0.72 bis 0.86 Millionen). Bahnhof Schöneberg schwankt zwischen 2.1 Millionen 1896, 1.8 Millionen 1897 und 1.4 im Jahre 1901.

In der vierten Zone ist der meist frequentierte Bahnhof der Charlottenburger. Hier zeigt sich eine Tendenz zur Abnahme (4.32, 4.14, 4.17, 4.17, 4.18, 4.08, 4.03 Millionen 1896 bis 1902). Auch Bahnhof Savignyplatz scheint auf der Höhe seiner Entwickelung angekommen zu sein (1896: 1.21, 1900: 2.09, 1901: 2.86, 1902: 2.87 Millionen). In entschiedener Abnahme ist der Bahnhof Rixdorf seit 1896 (2.86 auf 1.40 Millionen), ohne daß Hermannstraße entsprechend gestiegen wäre (Maximalfrequenz 1902: 0.86 Millionen). Zunehmende Tendenz haben Wilmersdorf-Friedenau, ebenso der Wannseebahnhof Friedenau.

In der fünften Zone ist die Hauptfrequenz und zwar stetig steigend in Steglitz (1902: 2.6 Millionen), in Westend mit abnehmender Tendenz (1902: 1.7 Millionen), Halensee ebenfalls abnehmend (1902: 1.4); Nieder-Schöneweide-Johannisthal ist fortdauernd gestiegen (bis auf 1.45 im Jahre 1902). Von den übrigen Bahnhöfen sind Grunewald und Eichkamp hervorzuheben, in dauernder Steigerung (1902: 0.9 Millionen zusammen), ferner Gr. Lichterfelde, dessen drei Bahnhöfe — mit Ausnahme des südlichen im Jahre 1902 — eine dauernde Zunahme aufweisen bis auf 2.6 Millionen im Jahre 1902. Ferner zeigen von den wichtigeren Stationen ein Wachsen des Verkehrs: Südende bis auf eine halbe Million, Karlshorst bis auf 0.86 Millionen, Waidmannslust bis auf 0.3 Millionen.

Den Himmelsgegenden nach zeigen die westlichen Stationen die größte Frequenz, 1902 mit 32.3 Millionen, mehr zwar als im Vorjahr, aber weniger als in den übrigen Jahren; es folgt der Südwesten mit 22.6 stetig steigend in der ganzen Periode, der Osten mit 16.3, gegen 16.3 im Vorjahre, aber gegen 17 und mehr weiter zurück. Daran schließen sich der Norden und Südosten mit 8 bis 9 Millionen, der Nordosten und Nordwesten mit 7.4 bis 7.8 und der Süden mit 1.7 Millionen.

5. Ergebnisse.

Faßt man das Resultat dieser Untersuchung für die verschiedenen Verkehrsmittel des Jahres 1902 zusammen, so ergibt sich ein Gesamtverkehr von 527 Millionen Personen. Ihnen treten 18.8 Millionen auf der elektrischen Schnellbahn (Hoch- und Untergrundbahn, eröffnet Ende Februar) hinzu, sodaß 546 Millionen Personen im ganzen befördert sind. Geht man auf die Richtung des Verkehrs ein, so macht die Verschiedenartigkeit der Eisenbahn- gegenüber der Omnibus- und Straßenbahn-Statistik Schwierigkeit.

Verteilt man den Verkehr in der oben geschilderten Art nach Zonen und Himmelsrichtungen, so entfällt von dem Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr (einschl. der elektrischen Schnellbahn) ein Prozentsatz von 61.5 auf das Zentrum, die innere erste Zone mit dem Radius von 1 km. Fast zwei Drittel des gewaltigen Verkehrs häuft sich also auf die kleine Kreisfläche, deren Peripherie begrenzt ist: im Osten durch die Blumenstraße vor der Schillingstr., dann nach Süden herum durch den Bahnhof Jannowitzbrücke, weiter durch die Dresdener-, Ecke Annenstraße, im Süden durch die Stallschreiber-, Ecke Alte Jakobstr., weiter durch die Leipziger-, Ecke Markgrafenstr., im Westen durch die Friedrichstraße und Straße Unter den Linden, im Nordwesten durch die Ebertsbrücke, im Norden durch die Rosenthaler-, Gips- und Gormannstraßen-Ecke, im Nordosten durch den Georgenkirchplatz.

Auf den Ring von über 1 bis 2¼ km entfallen 22.1, auf den Ring von über 2½ bis 5 km 9.7, auf den von über 5 bis 7½ nur 3.8 und auf den Ring von über 7½ bis zu 11 km 2.9 Pz.

Dagegen kamen beim Omnibusverkehr 94.3 auf die erste, 5.7 auf die zweite Zone, bei den Straßenbahnen 72.8 auf die erste, 24.4 auf die zweite und nur 2.7 auf die übrigen drei Zonen. Bei der Eisenbahn ist die erste Zone nur mit 10.7 die zweite mit 24.8, die dritte mit 33.3, die vierte mit 16.2, die fünfte noch mit 14.9 Pz. vertreten.

Die elektrische Schnellbahn berührt die erste Zone gar nicht, füllt in die zweite mit etwa 33.8, in die dritte mit 56.4 und in die vierte mit 10.8 Pz.

Digitized by Google

Der Verkehr auf den sämtlichen Omnibus-, Straßenbahn-, Eisenbahn-Linien nach Zonen und Himmelsrichtungen, ohne die elektrische Schnellbahn, in Millionen Personen im Jahre 1902.

Himmelsrichtung	Omnibus*			Straßenbahn†						Eisenbahn					
	Zone		zus.	Zone					zus.	Zone					zus.
	I	II		I	II	III	IV	V		I	II	III	IV	V	
S	27.0	1.9	28.9	49.2	8.2	—	—	—	57.4	—	—	—	1.4	0.3	1.7
SO	13.9	0.6	14.5	61.2	22.7	1.9	—	—	85.8	—	—	2.5	1.6	4.3	8.4
O	9.9	—	9.9	62.9	1.9	—	—	—	64.8	2.3	5.6	7.3	1.0	0.3	16.6
NO	4.1	—	4.1	28.9	2.4	—	—	—	31.3	5.7	—	1.7	—	—	7.4
N	7.5	—	7.5	70.1	25.6	—	—	—	95.7	3.3	—	4.4	1.1	0.2	9.0
NW	33.7	—	33.7	42.9	5.0	—	—	—	48.7	—	3.2	3.9	0.6	0.5	7.6
W	6.2	—	6.2	69.3	48.4	5.3	1.3	0.6	124.8	—	9.2	11.6	7.2	4.2	32.3
SW	28.1	2.0	30.1	47.1	25.9	—	0.2	—	73.2	—	8.2	3.7	4.8	5.9	22.6
Zusammen	130.4	4.5	134.9	431.5	140.9	7.2	1.5	0.6	581.7	11.3	26.3	35.1	17.1	15.7	105.5
Davon doppelt	56.2	—	56.2	181.5	57.4	—	—	—	238.9	—	—	—	—	—	—
Wirkliche Zahl	74.2	4.5	78.7	250.0	83.5	7.2	1.5	0.6	342.8	11.3	26.3	35.1	17.1	15.7	105.5

Himmelsrichtung	Überhaupt Omnibus, Straßen-, Eisenbahn						Davon doppelt gerechnet				Wirkliche Zahl
	Zone					zus.	Omnibus Zone	Straßenbahn Zone		Überhaupt	
	I	II	III	IV	V		I	I	II		
S	76.2	10.1	—	1.4	0.3	88.0	12.4	21.2	3.3	36.9	51.1
SO	75.1	23.3	4.4	1.6	4.3	108.7	5.3	23.3	10.1	38.6	70.1
O	75.1	7.5	7.3	1.0	0.3	91.2	4.7	28.6	—	33.3	57.9
NO	38.7	2.4	1.7	—	—	42.8	2.0	10.1	—	12.1	30.7
N	80.9	25.6	4.4	1.1	0.2	112.2	3.3	30.6	11.5	45.9	66.3
NW	76.6	9.0	3.9	0.6	0.5	90.6	15.5	17.3	2.2	35.0	55.6
W	75.4	57.7	16.0	8.5	4.8	163.3	0.9	29.7	22.3	52.9	110.4
SW	75.2	36.1	3.7	5.0	5.9	125.9	11.7	29.7	8.0	49.4	85.5
Zusammen	573.2	171.7	42.3	18.6	16.3	822.1	—	—	—	—	—
Davon doppelt	247.7	57.4	—	—	—	295.1	56.2	181.5	57.4	295.1	—
Wirkliche Zahl	325.5	114.2	42.3	18.6	16.3	527.0	—	—	—	—	527.0

Himmelsrichtung, Zone	Omnibus	Straßenbahn	Eisenbahn	zusammen	Omnibus	Straßenbahn	Eisenbahn	zusammen	Omnibus	Straßenbahn	Eisenbahn	zusammen
S	28.9	57.4	1.7	88.0	21.4	9.9	1.6	10.7	32.9	65.2	1.9	100.0
SO	14.5	85.8	8.4	108.7	10.8	14.7	8.0	13.1	13.3	79.0	7.7	100.0
O	9.9	64.8	16.5	91.2	7.3	11.1	15.7	11.1	10.8	71.1	18.1	100.0
NO	4.1	31.3	7.4	42.8	3.0	5.4	7.0	5.2	9.6	73.1	17.3	100.0
N	7.5	95.7	9.0	112.2	5.6	16.5	8.5	13.7	6.7	85.3	8.0	100.0
NW	33.7	48.7	7.6	90.0	25.0	8.4	7.2	10.9	37.5	54.1	8.4	100.0
W	6.2	124.8	32.3	163.3	4.6	21.4	30.6	19.9	3.8	76.4	19.8	100.0
SW	30.1	73.2	22.6	125.9	22.3	12.6	21.4	15.4	23.9	58.2	17.9	100.0
Zusammen	134.9	581.7	105.5	822.1	100.0	100.0	100.0	100.0	16.4	70.8	12.8	100.0
Doppelt gezählt	56.2	238.9	—	295.1	—	—	—	—	—	—	—	—
I	74.2	250.0	11.3	335.5	94.3	72.9	10.7	63.5	22.1	74.5	3.4	100.0
II	4.5	83.5	26.3	114.3	5.7	24.4	24.9	21.8	3.9	73.1	23.0	100.0
III	—	7.3	35.1	42.3	—	2.1	33.3	8.1	—	17.0	83.0	100.0
IV	—	1.5	17.1	18.6	—	0.4	16.2	3.5	—	8.1	91.9	100.0
V	—	0.6	15.7	16.3	—	0.2	14.9	3.1	—	3.7	96.3	100.0
Gezählter Verkehr	78.7	342.8	105.5	527.0	100.0	100.0	100.0	100.0	14.9	65.1	20.0	100.0

* Der Nachtomnibusverkehr ist schätzungsweise mit in Anrechnung gebracht worden. † Die Straßenringbahn (alter Ring) ist innerhalb der zweiten Zone dem Verkehr in acht Himmelsrichtungen anteilig zugerechnet worden.

Digitized by Google

Gesamtverkehr in Millionen Personen einschl. der elektrischen Schnellbahn im Jahre 1902.

Himmelsrichtung	Omnibus			Strassenbahn						Eisenbahn					
	Zone			Zone						Zone					
	I	II	Zus.	I	II	III	IV	V	Zus.	I	II	III	IV	V	Zus.
S	14.6	1.9	16.5	28.0	4.9	—	—	—	32.9	—	—	—	1.4	0.3	1.7
SO	8.7	0.6	9.3	37.9	12.6	1.9	—	—	52.4	—	—	2.5	1.6	4.3	8.4
O	5.2	—	5.2	34.3	1.9	—	—	—	36.2	2.8	5.6	7.3	1.0	0.3	16.5
NO	2.1	—	2.1	18.8	2.4	—	—	—	21.2	5.7	—	1.7	—	—	7.4
N	3.7	—	3.7	39.5	14.1	—	—	—	53.6	3.3	—	4.4	1.1	0.2	9.0
NW	18.3	—	18.3	25.6	3.6	—	—	—	29.2	—	3.2	3.9	0.0	0.5	7.6
W	5.3	—	5.3	39.5	26.1	5.3	1.3	0.6	72.8	—	9.5	11.6	7.2	4.2	32.3
SW	16.4	2.0	18.4	26.1	17.9	—	0.2	—	44.5	—	8.2	3.7	4.8	5.9	22.6
Zus.	74.3	4.5	78.7	250.0	83.5	7.2	1.5	0.6	342.8	11.8	26.3	35.1	17.1	15.7	105.5

Himmelsrichtung	Elektrische Schnellbahn				Gesamtverkehr					
	Zone				Zone					
	II	III	IV	Zus.	I	II	III	IV	V	Zus.
S	3.4	—	—	3.4	42.6	10.2	—	1.4	0.3	54.5
SO	1.2	3.3	—	4.5	46.6	14.4	7.7	1.6	4.3	74.6
O	—	—	—	—	41.8	7.5	7.3	1.0	0.3	57.9
NO	—	—	—	—	26.6	2.4	1.7	—	—	30.7
N	—	—	—	—	46.5	14.1	4.4	1.1	0.2	66.3
NW	—	—	—	—	43.8	6.8	3.9	0.0	0.5	55.0
W	—	1.3	2.0	3.3	44.8	35.4	18.7	10.5	4.8	113.7
SW	1.6	6.0	—	7.6	42.8	29.7	9.7	5.0	5.9	93.1
Zus.	6.2	10.6	2.0	18.8	335.5	120.5	52.9	20.6	16.3	545.8

Von dem Verkehr der ersten Zone kommt drei Viertel auf die Straßenbahn, fast ein Viertel auf den Omnibus und 3.4 Pz. auf die Stadtbahn. In der zweiten Zone bleibt — wenn man von der elektrischen Schnellbahn absieht — der Anteil der Straßenbahn nahezu gleich, aber die Eisenbahn stellt bereits fast ein Viertel, der Omnibus nur noch 3.9 Pz. In der dritten Zone verschwindet der Omnibus und die Eisenbahn figuriert mit 83, die Straßenbahn mit 17 Pz.; in der vierten Zone sind die Sätze 91.9 bez. 8.1, in der fünften Zone 96.3 bez. 3.7 Pz.

Bei dem Omnibus sind Nordwest, Südwest, Süd mit je etwa einem Viertel beteiligt, ganz gering nur Nordost und Nord. Von dem Straßenbahnverkehr entfällt der größte Teil auf den Westen, 21 Pz., es folgt mit 16 Pz. der Norden, mit 15 der Südosten; am geringsten beteiligt ist auch hier der Nordosten.

Bei der Eisenbahn überwiegt weitaus der Westen mit 30.4 Pz., der Südwesten mit 21.4, der Osten mit 15.7; ganz niedrig steht der Süden mit 1.6, nicht hoch auch der Nordosten mit 7.8.

Die Vernachlässigung des Nordostens ist auffallend.

Was die elektrische Schnellbahn betrifft, so kommt hier der Südwesten vorzugsweise in Frage, mit etwa 41 Pz., dann Westen und Süden je mit etwa 18, Südosten mit 23 Pz.

Die beiden graphischen Darstellungen sollen die allgemeinen Verkehrsverhältnisse des Jahres 1902 zur Anschauung bringen.

Die eine Darstellung zeigt die Größe des Verkehrs nach Himmelsrichtungen und innerhalb derselben die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, die andere Darstellung dieselben Verhältnisse nach den Zonen (Zentrum und Ringe). Während jedoch bei den Himmelsrichtungen der Radius die wirkliche Größe des Verkehrs zur Anschauung bringt, ist bei den Zonen nicht die Größe des wirklichen Verkehrs, sondern die der Zonen dargestellt worden (in der ersten Zone 1 km, in der zweiten $2^1/_2$, der dritten 5, der vierten $7^1/_2$ und der fünften 11 km vom Mittelpunkt aus).

Digitized by Google

Die ebenfalls dargestellten Grenzen der Stadt Berlin und der benachbarten Gemeinden, sowie Wasserläufe und Straßenzüge dienen nur zur allgemeinen Orientierung und stehen mit der Darstellung selbst in keinem weiteren Zusammenhange.

Die der Darstellung zu grunde gelegten Verhältnissätze sind die folgenden:

Von je 100.0 innerhalb der einzelnen Himmelsrichtungen beförderten Personen entfielen auf die oben bezeichneten Verkehrsmittel:

Himmelsrichtung	Omnibus	Straßenbahn	Eisenbahn	Schnellbahn	zusammen
Süden	30.3	60.4	3.1	6.2	100.0
Südosten	12.5	70.3	11.3	6.0	100.0
Osten	9.0	62.5	28.5	—	100.0
Nordosten	6.9	68.9	24.2	—	100.0
Norden	5.6	80.9	13.5	—	100.0
Nordwesten	33.1	53.1	13.8	—	100.0
Westen	4.7	64.0	28.4	2.9	100.0
Südwesten	19.7	47.8	24.3	8.4	100.0

Von je 100 innerhalb der einzelnen Zonen beförderten Personen entfielen auf die oben bezeichneten Verkehrsmittel:

Zone	Omnibus	Straßenbahn	Eisenbahn	Schnellbahn	zusammen
I bis 1 km . . .	22.1	74.5	3.4	—	100.0
II üb. 1 bis $2^1/_2$ km	3.7	69.3	21.8	5.2	100.0
III „ $2^1/_2$ „ 5 „	—	13.6	66.4	20.0	100.0
IV „ 5 „ $7^1/_2$ „	—	7.3	83.0	9.7	100.0
V „ $7^1/_2$ „ 11 „	—	3.7	96.3	—	100.0

Von den anliegenden Vororten fällt in den Westen, welcher vorzugsweise für den Verkehr in Frage kommt, fast nur Charlottenburg. Im Südwesten liegen Schöneberg, Wilmersdorf, Friedenau, Schmargendorf, Grunewald, im Süden Tempelhof; der geringere Verkehr nach dieser Seite beruht offenbar mit darauf, daß dieser Vorort von Berlin durch eine große unbebaute Strecke (das Tempelhofer Feld) getrennt ist. Im Südosten kommt besonders Rixdorf, weniger Treptow in Betracht, im Osten Lichtenberg. Beim Nordosten ist es ähnlich wie im Süden; der Vorort Weißensee ist noch nicht mit Berlin verwachsen. Im Norden ist Pankow stark an dem Verkehr beteiligt, weniger im Nordwesten Reinickendorf.

Den Zonen nach beginnt der Anteil der Vororte bereits bei der dritten Zone (über $2^1/_2$ bis 5 km vom Mittelpunkt), in der vierten Zone, (über 5 bis $7^1/_2$ km), liegt von Berlin selbst nur eine ganz geringe Fläche im Nordwesten und Westen.

Digitized by Google

6. Tabellen.

A. Der Verkehr (beförderte Personen) der Omnibuslinien nach dem Zentrum (d. i. 1 km um den Mittelpunkt).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Süden.							
Hallesches Tor—Schönhauser Tor	126 077	—	—	—	—	—	—
Hallesches Tor—Landsberger Tor	1 706 374	1 687 267	1 702 193	2 589 503	3 019 087	3 019 326	3 154 890
Hallesches Tor—Chausseestraße	4 872 650	4 857 177	7 486 374	10 045 035	10 722 936	10 701 612	10 706 472
Kreuzberg—Stettiner Bhf. (via Belle-Alliancestr.)	920 187	1 613 734	2 041 848	1 784 807	1 850 451	2 025 057	2 507 530
Marheinekeplatz—Badstraße	—	2 248 889	1 229 558	.	.	.	.
Marheinekeplatz—Usedomstraße	—	.	771 333	.	.	.	.
Marheinekeplatz—Voltastraße	—	.	.	3 198 477	3 600 779	4 060 031	4 289 338
Blücherplatz—Hausvoigteiplatz	—	.	1 335 625	2 057 309	2 027 822	1 939 982	1 959 445
Moritzplatz—Schöneberg	.	.	1 402 551	1 845 024	1 981 743	2 026 482	2 482 663
Moritzplatz—Moabit (Ecke Kirchstr.)	1 328 807	1 382 161	1 490 729	1 651 930	1 921 815	1 866 491	1 695 145
zusammen	9 044 095	11 788 828	17 559 211	23 172 079	25 127 633	25 508 981	26 495 483
abzgl. d. neu eröffneten oder eingegangenen oder verlängerten Linien	126 077	2 248 889	4 739 067	7 080 804	7 613 344	7 956 495	8 431 446
	8 918 018	9 539 939	12 820 144	16 091 275	17 514 289	17 612 486	18 064 037
Linien aus dem Südosten.							
Kottbuser Brücke—Schönhauser Tor	1 227 888	1 257 031	1 400 535	1 958 951	2 095 747	2 109 068	2 168 415
Oranienplatz—Stettiner Bahnhof	1 946 381	1 745 295	1 830 464	2 560 091	2 877 429	2 931 056	2 859 298
Oranienplatz—Schöneberg	1 595 499	1 438 038	[1]	.	.	.	.
Rixdorf—Rosenthaler Tor	841 295	1 969 005	2 115 812	3 159 741	2 376 307	271 957	—
Liegnitzerstr.—Rosenthaler Tor	.	.	.	.	.	874 781	—
Görlitzer Bhf.—Stettiner Bhf.	—	1 860 345	1 905 511	2 551 111	2 593 768	2 144 827	2 019 978
Rixdorf—Alexanderplatz	—	—	923 172	1 615 915	1 892 821	2 112 783	2 308 104
Heinrichsplatz—Nettelbeckplatz	—	—	602 911	2 982 800	3 441 336	3 566 766	3 376 928
Ausstellung—Spittelmarkt	811 437	—	—	—	—	—	—
Ausstellung—Alexanderplatz	542 090	—	—	—	—	—	—
Treptow—Potsdamer Bhf.	1 487 289	175 189	—	—	—	—	—
Görlitzer Bhf.—Potsdamer Bhf.	.	409 968	—	—	—	—	—
Schlesische Brücke—Potsdamer Bhf.	.	103 242	—	—	—	—	—
Rixdorf (Herm. Pl.)—Hausvoigteiplatz	—	—	—	—	—	.	[1] 1 177 777
zusammen	7 052 413	8 858 170	8 478 405	14 828 615	15 277 408	14 011 238	13 910 495
abzgl. d. neu eröffneten bez. eingegangenen oder verlängerten Linien	4 778 150	5 856 444	5 247 490	10 309 570	10 304 292	8 971 114	8 882 787
	2 274 263	3 002 726	3 230 909	4 519 045	4 973 116	5 040 124	5 027 711
Linien aus dem Osten.							
Frankfurter Linden—Potsdamer Brücke	1 238 337	1 238 874	1 419 382	1 789 090	1 841 750	1 757 749	1 759 561
Frankfurter Allee—Dönhoffplatz	940 048	907 403	640 419	846 308	976 448	976 818	546 557
Landsberger Tor—Hallesches Tor	1 706 374	1 687 267	1 702 193	2 589 503	3 019 087	3 019 326	3 154 890
Theaterstraße—Dennewitzplatz	—	—	2 064 041	.	.	.	.
Theaterstraße—Gr. Görschenstraße	—	—	339 467	4 257 616	4 026 154	.	.
Warschauerstr.—Gr. Görschenstraße	—	—	.	.	.	4 187 570	4 403 862
zusammen	3 975 559	3 833 544	6 255 472	9 482 517	9 863 439	9 941 463	9 864 870
abzgl. der neu eröffneten Linie	—	—	2 403 478	4 257 616	4 026 154	4 187 570	4 403 862
	3 975 559	3 833 544	3 851 994	5 224 901	5 837 285	5 753 893	5 461 008
Linien aus dem Nordosten.							
Greifswalderstr.—Anhalter Bahnhof	1 890 145	1 545 706	1 657 426	2 373 422	2 828 159	2 836 090	2 663 650
Danzigerstr. (E. Hochmeisterstr.)—Anhalter Bhf.	—	1 411 462	1 604 521	1 908 655	1 900 089	1 752 389	1 397 154
zusammen	1 890 145	2 956 868	3 261 947	4 372 077	4 728 248	4 588 479	4 060 804
abzgl. der neu eröffneten Linie	—	1 411 462	1 604 521	1 908 655	1 900 089	1 752 389	1 397 154
	1 890 145	1 545 706	1 657 426	2 373 422	2 828 159	2 836 090	2 663 650

[1] war Oranienplatz—Schöneberg = 80.

[1] wird Moritzplatz—Schöneberg = 8.

[1] bis 28./11. 02 Rixdorf—Moritzplatz = Zone II 80.

Digitized by Google

Noch: A. Der Verkehr (beförderte Personen) der Omnibuslinien nach dem Zentrum.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Norden.							
Schönhauser Tor—Kotthuser Brücke	1 227 888	1 257 031	1 400 505	1 958 951	2 095 747	2 109 068	2 168 415
Schönhauser Tor—Hallesches Tor	126 077	—	—	—	—	—	—
Rosenthaler Tor—Potsdamer Brücke	1 204 880	1 038 240	847 391	861 008	804 514	—	—
Schönhauser Tor—Potsdamer Bahnhof	.	.	.	.	.	819 144	1 105 989
Rosenthaler Tor—Rixdorf	841 235	1 969 605	2 115 842	3 159 744	2 376 307	271 957	—
Rosenthaler Tor—Liegnitzerstraße	.	.	.	.	.	874 781	—
Badstraße—Marheinekeplatz	—	2 248 489	1 229 558	.	.	.	.
Usedomstraße—Marheinekeplatz	—	.	771 333	.	.	.	.
Voltastraße—Marheinekeplatz	—	.	.	3 198 477	3 600 779	4 000 031	4 280 308
Brunnenstraße—Schöneberg	—	445 004	2 131 239	2 890 532	2 776 885	2 674 173	—
zusammen .	3 400 080	6 958 369	8 495 868	12 008 712	11 654 242	10 839 154	7 563 742
abzgl. der neu eröffneten oder eingegang. Linien	1 967 312	4 663 008	6 247 972	9 188 751	8 753 981	7 910 942	4 280 308
	2 432 768	2 295 371	2 247 896	2 819 959	2 900 261	2 928 212	3 274 404
Linien aus dem Nordwesten.							
Stettiner Bhf.—Kurfürstenstraße	4 057 016	4 115 532	.	.	.	.	.
Stettiner Bhf.—Bülowstraße	.	.	3 825 775	5 157 640	6 393 818	6 693 230	5 870 950
Stettiner Bhf.—Schöneberg	—	—	—	—	—	—	1 752 306
Stettiner Bhf.—Kreuzberg (via Belle-Alliancestr.)	920 187	1 613 734	2 041 848	1 784 807	1 850 451	2 025 057	2 307 530
Stettiner Bhf.—Kreuzberg (via Großbeerenstr.)	1 414 990	1 603 358	1 717 839	2 238 068	2 319 939	2 230 160	2 052 072
Stettiner Bhf.—Ornienplatz	1 946 381	1 745 295	1 830 464	2 560 094	2 877 429	2 931 056	2 839 296
Stettiner Bhf.—Görlitzer Bhf.	—	1 800 845	1 905 511	2 551 111	2 593 768	2 144 927	2 019 978
Chausseestraße—Hallesches Tor	4 872 650	4 857 177	7 486 374	10 085 635	10 722 936	10 701 612	10 706 472
Nettelbeckplatz—Spittelmarkt	—	910 592	1 604 838	1 522 204	1 742 042	1 711 350	1 637 201
Wedding—Spittelmarkt	—	695 496	.	.	.	—	—
Schulstraße—Spittelmarkt	—	571 965	1 123 916	—	—	—	—
Nettelbeckplatz—Heinrichsplatz	—	—	602 911	2 382 800	3 441 308	3 566 766	3 856 928
zusammen .	13 211 224	17 973 494	24 652 566	28 882 359	34 941 719	32 004 058	32 262 733
abzgl. der neu eröffneten oder eingegang. Linien	—	4 696 398	4 724 800	7 056 115	7 777 146	7 422 948	8 786 413
	13 211 224	13 935 096	19 902 366	21 826 244	24 164 573	24 581 110	23 476 320
Linien aus dem Westen.							
Zoologischer Garten—Dönhoffplatz	1 439 614	1 175 356	1 377 240	1 693 087	1 645 592	1 505 031	261 773
Moabit (Ecke Kirchstr.)—Moritzplatz	1 328 807	1 382 161	1 499 729	1 651 930	1 921 815	1 866 491	1 695 145
Moabit (E. Stephanspl.)—Alexanderpl. (via Schloßpl.)	—	1 887 701	1 902 118	2 406 854	2 715 078	2 850 417	2 636 275
Moabit (E. Birkenstr.)—Alexanderpl. (via Lustgart.)	—	—	.	652 276	905 668	.	.
Moabit (E. Beusselstr.)—Neuer Markt	.	.	.	.	.	1 186 403	1 512 239
zusammen .	2 768 421	4 445 218	4 779 087	6 373 847	7 188 753	7 409 342	6 672 432
abzgl. der neu eröffneten Linien	.	1 887 701	1 902 118	3 058 930	3 621 346	4 036 820	4 115 514
	2 768 421	2 557 517	2 876 969	3 315 017	3 567 407	3 372 522	1 956 918
Linien aus dem Südwesten.							
Kurfürstenstraße—Stettiner Bahnhof	4 057 016	4 115 532	.	.	.	.	.
Bülowstraße—Stettiner Bahnhof	.	.	3 825 775	5 157 640	6 393 818	6 693 230	5 870 950
Schöneberg—Stettiner Bahnhof	—	—	—	—	—	—	1 752 306
Schöneberg (Winterfeldtpl.)—Oranienplatz	1 595 409	1 438 098	.	.	.	.	.
Schöneberg (Winterfeldtpl.)—Moritzplatz	.	.	1 402 551	1 841 024	1 984 743	2 020 482	2 482 663
Schöneberg (Rathaus)—Brunnenstraße	—	445 004	2 131 239	2 890 532	2 776 885	2 674 173	—
Goltzstraße—Spittelmarkt	2 517 390	2 238 292	2 727 237	2 618 670	2 157 708	1 813 564	2 370 535
Dennewitzplatz—Thaerstraße	—	—	2 004 011	.	.	.	.
Gr. Görschenstraße—Thaerstraße	—	—	339 467	4 257 616	4 026 154	.	.
Gr. Görschenstraße—Warschauerstraße	—	—	—	—	—	4 187 570	4 403 892
Potsdamer Brücke—Frankfurter Linden	1 258 337	1 238 874	1 419 362	1 799 090	1 841 750	1 745 174	1 759 981
Potsdamer Brücke—Rosenthaler Tor	1 204 880	1 038 240	847 391	861 008	804 514	.	.
Potsdamer Bahnhof—Schönhauser Tor	.	.	.	.	.	819 144	1 105 989
Anhalter Bahnhof—Greifswalderstraße	1 300 145	1 545 706	1 657 426	2 373 422	2 828 159	2 836 000	2 663 650
Anhalter Bahnhof—Danzigerstr. (E. Hochmeisterstr.)	—	1 411 162	1 604 521	1 898 655	1 903 089	1 752 389	1 397 151
Winterfeldtplatz—Schinkelplatz	—	—	—	—	—	1 182 132	.
Gr. Görschenstraße—Dönhoffplatz	—	—	—	—	—	204 046	1 746 946
Potsdamer Bahnhof—Treptow	1 487 289	75 188	—	—	—	—	—
Potsdamer Bahnhof—Görlitzer Bahnhof	.	409 168	—	—	—	—	—
Potsdamer Bahnhof—Schlesische Brücke	.	103 242	—	—	—	—	—
Kreuzberg—Stettiner Bahnhof (via Großbeerenstr.)	1 414 990	1 603 358	1 717 839	2 238 068	2 319 939	2 230 160	2 052 072
zusammen .	14 005 551	15 669 622	19 736 849	25 979 725	27 035 769	28 177 329	27 605 685
abzgl. der neu eröffneten oder eingegang. Linien	1 487 289	2 444 562	6 139 238	9 096 803	8 703 138	10 000 910	9 999 205
	13 418 262	13 218 060	13 597 601	16 882 922	18 330 631	18 176 419	18 305 480

Digitized by Google

Zone I. Beförderte Personen nach dem Zentrum (1 km um den Mittelpunkt).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Süden.							
Beförderte Personen zusammen	9 044 095	11 788 828	17 559 211	23 192 679	25 127 633	25 568 981	26 495 483
Dopp. not. anf: 96/97: 5, 98/1902: 6 Linien	9 044 095	11 788 828	16 221 588	21 155 376	23 099 811	23 728 909	24 836 038
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	.	.	1 335 625	2 037 303	2 027 822	1 839 982	1 659 445
Linien aus dem Südosten.							
Beförderte Personen zusammen	7 952 419	8 858 770	8 474 895	14 828 616	15 277 408	14 011 238	13 880 498
Dopp. not. anf: 96: 4, 97: 6, 98/01: 5, 1902: 1 Lin.	7 098 292	8 858 770	7 850 238	13 212 700	13 384 587	11 898 455	10 404 617
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	854 127	.	624 172	1 615 915	1 892 821	2 112 783	3 485 881
Linien aus dem Osten.							
Beförderte Personen zusammen	3 975 359	3 833 544	6 255 472	9 492 517	9 863 439	9 941 493	9 864 870
Dopp. not. auf: 96/97: 2, 98/1902: 3 Linien .	3 034 711	2 936 141	5 615 053	8 646 209	8 886 991	8 964 645	9 318 313
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	940 648	897 403	640 419	846 308	976 448	976 848	546 557
Linien aus dem Nordosten.							
Beförderte Personen zusammen	1 890 145	2 956 868	3 261 947	4 372 077	4 728 248	4 588 470	4 060 801
Dopp. not. auf: 99: 1, 97/1902: 2 Linien .	1 890 145	2 956 868	3 261 947	4 372 077	4 728 248	4 588 470	4 060 801
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	.	.	.	.	.	.	.
Linien aus dem Norden.							
Beförderte Personen zusammen	3 400 080	6 958 969	8 495 868	12 008 712	11 654 242	10 839 154	7 563 742
Dopp. not. auf: 96: 4, 97/1901: 5, 1902: 3 Lin.	3 400 080	6 958 969	8 495 868	12 008 712	11 654 242	10 839 154	7 563 742
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	.	.	.	.	.	.	.
Linien aus dem Nordwesten.							
Beförderte Personen zusammen	13 241 224	17 973 494	21 626 566	28 882 359	31 941 719	32 001 668	32 762 733
Dopp. not. auf: 96: 5, 97: 6, 98/01: 7, 1902: 5 Lin.	13 241 224	15 795 441	19 410 729	27 360 155	30 199 677	30 292 708	31 125 532
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	.	2 178 053	2 215 784	1 522 204	1 742 042	1 711 350	1 637 201
Linien aus dem Westen.							
Beförderte Personen zusammen	2 768 421	4 445 218	4 779 087	6 373 847	7 188 753	7 409 342	6 672 432
Doppelt notiert auf: 96/1902 = 1 Linie . . .	1 528 867	1 982 161	1 499 729	1 651 930	1 921 815	1 866 491	1 605 145
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	1 439 614	3 063 057	3 279 358	4 721 917	5 266 938	5 542 851	4 877 287
Linien aus dem Südwesten.							
Beförderte Personen zusammen	14 905 551	15 062 622	19 736 839	25 979 725	27 033 769	28 177 320	27 605 685
Dopp. notiert auf: 96: 7, 97/1902: 8 Linien	12 788 156	13 424 370	17 009 602	23 361 055	24 876 061	24 976 987	23 488 204
Auf Linien, welche im Zentrum endigen . . .	2 517 395	2 638 252	2 727 237	2 618 670	2 157 708	3 200 332	4 117 481
zusammen .	56 647 294	72 477 713	90 193 335	125 130 531	132 815 211	132 540 074	128 316 244
Darunter doppelt angegeben	50 895 514	61 690 948	79 371 740	111 768 214	118 754 432	117 155 918	112 492 592
Beförd. Pers. auf Linien, die im Zentrum endigen	5 751 781	8 386 765	10 821 595	13 362 317	14 060 779	15 384 156	15 823 652
" " " die das Zentrum passieren	25 447 755	32 045 474	39 685 870	55 884 107	59 375 716	58 571 950	59 246 196
Beförderte Personen überhaupt	31 199 539	40 432 239	50 507 465	69 246 424	73 436 495	73 962 115	72 070 048

Zone II. Beförderte Personen nach dem Umkreis von 1 bis $2^1/_2$ km Entfernung vom Zentrum.

Aus dem Süden. Rixdorf (Hermannplatz)— Blücherplatz (seit 1. 4. 99)	—	—	—	1 627 797	2 256 685	1 985 313	1 946 736
Aus d. Südost. Rixd. (Hermannpl.)—Moritzpl. (seit 1. 3. 02. Hausvogteipl., also Zone I 80.)	—	—	—	—	—	435 621	595 158
Aus dem Südwesten. Manteinstr.—Blücherpl. (seit 1. 10. 98.)	—	—	572 761	2 586 234	2 571 788	2 134 628	1 960 693
Beförderte Personen überhaupt	—	—	572 761	4 214 031	4 828 473	4 555 562	4 502 587
Zone I und II. Beförderte Personen überhaupt	31 199 539	40 432 239	51 080 226	73 460 455	78 267 968	78 517 677	76 572 635

Nachtomnibus-Verkehr.

*Omn.-Komp.„Berlin" 189[illegible]: 4, 5/98: 3, 99/1902: 4 Lin.	661 546	881 150	1 012 842	1 242 464	1 434 068	1 392 245	1 982 681
Nachtom.-Ges. „Pfeil" Stettin Bhf.—Zool.-Grt.	49 719	205 978	201 883	201 235	211 435	211 772	292 820
Neue Berl. Nachtomnibusln. Stettin. Bhf.—Rixd.	—	—	41 579	274 250	360 033	373 793	—
Nachtomnibus-Verkehr zusammen	711 265	1 087 128	1 256 104	1 717 949	2 006 806	1 977 810	2 135 510

* Dazu gehören: Thausser-, Ecke Lessingstr.—Belle-Allianceplatz, Bülowstr.—Alexandrpl. Stettiner Bhf.—Gr. Görschenstr., Kriminalgericht-Moritzpl. — Von der neuen Berliner Omnibus-Gesellschaft sind außerdem noch Linien nur einige Wochen im Betrieb gewesen; es sind dies 1895/6; Nordbahnhof—Schles. Bhf. (6 Tage) mit 13 751 beförderten Personen, Gesundbr.—Bhf. Friedrichstr. (22 Tage) 174 209 Personen und außergewöhnlich gestellte Wagen zu Kroll mit 11 892 beförderten Personen. 1896/7: Wannseebhf.—Schles. Bhf. (61 Tage) 147 469 Personen, Wannseebhf.—Gierkepl. (32 Tage) 44 718 Personen, Potsdamer Bhf.—Kochstr.platz (97 Tage) 255 879 Personen, Anhalter Bhf.—Rosenth. Tor (25 Tage) 31 343 Personen, Kochstraße—Rosenth. Tor (83 Tage) 181 159 Personen, Kochstr.—Alexandrpl. (14 Tage) 113 253 Personen, Bhf. Friedrichstr.—Schönberg (61 Tage) 99 951 Personen, Neues Tor—Reichenbergerstr. (28 Tage) 43 110 Personen, Gartenpl.—Schönberg (242 Tage) 438 468 Personen, Dircksstr.—Ausstellg. (18 Tage) 38 786 Personen, Gesundbr.—Schles. Tor (60 Tage) 16 230 Personen, und außergewöhnlich gestellte Wagen zu Kroll 10 234 Personen. 1897/98: Potsdamerplatz—Knaiserstraße (31 Tage) 25 221 Personen.

Digitized by Google

B. Personenverkehr auf der Straßenbahn.

Zone I. Der Verkehr nach dem Zentrum (d. i. 1 km um den Mittelpunkt).

a) die einzelnen Linien.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Süden.							
Kreuzberg—Spittelmarkt—Gesundbrunnen	8 121 151	7 615 561	7 882 637	8 225 629	7 694 298	8 032 031	7 504 421
Kreuzberg—Dennewitzstraße	9 314 564	9 118 590	—	—	—	—	—
Kreuzberg—Dennewitzstraße—Gesundbrunnen	—	—	12 247 743	14 898 060	—	—	—
Kreuzb.—Dennewitz-str.—Gesundbr.—Schönhols	—	—	—	—	11 664 521	11 868 362	10 842 277
Kreuzberg—Oppenplatz—Gesundbrunnen	8 559 101	8 247 124	3 188 533	3 009 942	2 884 902	3 262 669	4 097 924
Kreuzberg—Reinickendorf	—	—	—	501 924	4 517 316	5 575 384	5 540 906
Kreuzberg—Behrenstraße	1 018 943	1 036 324	1 086 582	1 156 801	897 165	879 876	243 874
Marheinekeplatz—Gesundbrunnen	4 070 271	5 096 567	4 746 463	4 372 688	4 941 667	4 923 257	4 806 202
Mariendorf—Behrenstraße	1 870 138	1 793 509	1 905 950	2 157 938	2 379 808	2 684 490	4 207 784
Hasenheide—Behrenstraße	2 770 284	2 467 254	2 384 743	2 216 575	2 125 818	2 122 563	2 199 274
Hasenheide—Rathaus	1 788 121	1 729 857	1 660 674	3 199 571	—	—	—
Hasenheide—Schönhauser Allee	—	—	—	—	3 932 650	3 960 066	4 308 876
Hasenheide—Müllerstraße	4 079 254	4 457 828	4 739 111	5 421 115	[1]	[1]	[1]
Moritzplatz—Viehhof	3 408 676	3 562 692	3 675 835	4 003 905	5 082 152	4 840 081	5 260 103
zusammen	40 469 503	40 182 190	43 519 271	49 244 238	46 118 357	48 448 570	49 180 741
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	4 079 254	4 457 828	4 739 111	6 043 436	4 517 316	5 575 384	5 540 906
	36 390 249	35 724 362	38 780 160	43 200 802	41 601 041	43 073 186	43 639 835

[1] wird Winterfeldtplatz—Müllerstraße = SW.

Linien aus dem Südosten.							
Hermannpl. (Rixd.)—Weißenbg. E. Danzigerstr.	6 250 285	5 780 128	—	—	5 724 719	6 199 432	5 789 304
Cannerstr. (Rixd.)—Weißenbg. E. Danzigerstr.	—	—	5 960 022	5 293 042	—	—	—
Hermann-Platz (Rixdorf)—Schönhauser Allee	6 911 306	7 107 852	7 077 153	9 168 223	—	—	—
Britz—Schönhauser Allee	—	—	—	—	7 911 621	7 096 357	5 790 824
Rudowerstraße (Rixdorf)—Nieder-Schönhausen	—	—	—	565 514	3 505 692	—	—
Britz—Nordend	—	—	—	—	—	6 601 357	8 771 043
Britz—Moritzplatz—Seestraße	—	—	—	[1]	3 950 003	5 348 564	5 808 241
Gloguerstraße—Dönhoffplatz	662 310	1 282 149	1 485 342	1 687 850	—	—	—
Kneisebeckstraße—Dönhoffplatz	—	—	—	—	2 648 977	2 992 302	2 970 814
Kottbuser Tor—Schulstraße	3 574 455	3 551 922	3 510 144	3 198 544	—	—	—
Kneisebeckstraße—Seestraße	—	—	—	—	2 933 550	—	—
Kneisebeckstraße—Scharnweberstraße	—	—	—	—	—	4 427 050	3 345 972
Kneisebeckstraße—Dalldorf	—	—	—	—	—	[2]	2 417 715
Görlitzer Bahnhof—Friedrichstraße	3 011 529	2 871 421	2 718 405	2 615 795	2 574 952	2 178 544	827 619
Schlesisches Tor—Gr.-Görschenstraße	4 881 604	4 629 984	—	—	—	—	—
Schlesische Brücke—Gr.-Görschenstraße	—	—	4 748 490	—	—	—	—
Schlesisches Tor—Eisenacherstraße	—	—	—	5 013 191	—	—	—
Treptow—Schlesisches Tor—Eisenacherstraße	—	—	—	—	6 100 141	6 844 116	5 883 443
Schlesische Brücke—Behrenstraße	3 057 983	1 808 384	1 727 391	—	—	—	—
Schlesisches Tor—Alexanderplatz	39 644	—	—	—	—	—	—
Schlesische Brücke—Dönhoffplatz	1 600 809	1 770 492	—	—	—	—	—
Treptow—Dönhoffplatz	—	—	2 229 990	1 883 510	1 683 883	1 667 197	1 489 217
Treptow—Spittelmarkt—Behrenstraße	621 233	1 145 537	1 521 193	3 816 930	3 512 641	3 101 052	3 403 821
Treptow—Wiener Brücke—Behrenstraße	3 460 718	3 814 418	5 701 042	6 546 607	6 914 527	6 281 508	6 030 101
Görlitzer Bahnhof—Eisenacherstraße	—	—	—	—	146 218	—	—
Görlitzer Bahnhof—Victoria-Luisenplatz	—	—	—	—	—	3 466 569	—
Görlitzer Bahnhof—Hafenplatz	—	—	—	—	—	—	3 810 565
Görlitzer Bahnhof—Waldstraße	—	—	—	[3]	2 701 280	5 546 768	—
Görlitzer Bahnhof—Bousseliastraße	—	—	—	—	—	—	2 146 056
Görlitzer Bahnhof—Plötzensee	—	—	—	—	—	—	2 775 011
zusammen	34 486 882	34 808 287	35 679 142	39 789 216	50 311 703	63 753 626	61 241 716
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	3 097 657	4 188 384	1 727 391	565 514	10 306 193	22 066 258	25 728 601
	30 989 225	30 619 903	33 951 751	39 223 702	40 005 511	40 767 368	35 513 115

[1] war Britz—Moritzplatz = Zone II SO. [2] war Unter den Linden—Dalldorf = NW. [3] war Rosenthaler Tor—Waldstraße = Zone II N., wird von 1902 ab wieder dahin geführt. [4] war Spittelmarkt—Plötzensee = NW.

Linien aus dem Osten.							
Schlesischer Bahnhof—Moabit (Waldstraße)	4 925 378	4 510 276	4 490 035	5 018 732	5 188 974	5 330 375	5 843 703
Schlesischer Bahnhof—Müllerstraße	2 850 106	2 587 582	2 675 511	3 091 501	3 519 430	3 515 707	3 456 238
Küstrinerplatz—Zoologischer Garten	6 396 526	6 180 516	—	—	—	—	—
Küstrinerplatz—Uhlandstraße	—	—	6 358 651	5 111 549	—	—	—
Königsbergerstr.—Wilmersd. (Ludwigskirchpl.)	—	—	—	—	6 280 988	8 465 769	8 291 176

Digitized by Google

Noch: Zone I. Der Verkehr nach dem Zentrum (d. i. 1 km um den Mittelpunkt).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Noch Linien aus dem Osten.							
Küstriner Platz—Rathenowerstraße	2 619 252	2 488 181	2 603 107	2 556 733	.	.	.
Küstriner Platz—Putlitzstraße	.	.	.	.	3 040 171	4 397 221	4 396 936
Friedrichsfelde—Dönhoffplatz	3 406 879	3 793 127	4 389 618	5 000 448	.	.	.
Friedrichsfelde—Spittelmarkt	.	.	.	.	4 992 609	5 895 739	5 052 048
Lichtenberg—Dönhoffplatz	2 442 447	2 560 761	2 900 373	3 138 026	.	.	.
Lichtenberg—Spittelmarkt	.	.	.	.	2 885 380	2 581 029	726 169
Viehhof—Moritzplatz	3 468 676	3 562 802	3 675 835	4 003 005	5 082 152	4 840 081	5 209 103
Landsb. Allee—Hallesches Tor—Nollendorfplatz	.	.	.	[1] .	5 073 947	.	.
Landsb. Allee—Hallesches Tor—Zoolog. Garten	.	.	.	.	.	6 435 679	7 689 846
Schlesischer Bahnhof—Charlottenburg	—	—	—	[2] .	4 757 574	8 126 664	7 002 965
Frankfurter Allee—Grunewaldstraße	—	—	—	—	3 621 779	.	.
Lichtenberg—Grunewaldstraße	.	.	.	.	.	6 997 923	8 229 639
Lichtenberg—Wilmersdorf (Kaiser-Allee)	.	.	.	.	.	.	5 765 549
Herzberge—Grunewaldstraße	.	.	.	.	.	[3] .	1 284 892
zusammen	26 052 258	25 683 075	27 097 130	27 953 899	44 363 001	56 625 187	62 946 564
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	.	.	.	13 453 300	21 360 286	29 970 891
	26 052 258	25 683 075	27 097 130	27 953 899	30 909 701	35 264 921	32 975 673

[1] war Alex.-Pl.—Nollendorfplatz = SW. [2] war Molkenmarkt—Charlottenburg = W. [3] war Spittelmarkt—Halensee = W.
[4] war Herzberge—Friedrichsberg = Zone IV O.

Linien aus dem Nordosten.							
Weißensee—Molkenmarkt	3 120 274	3 186 046	.	.	.	.	.
Weißensee—Spittelmarkt	.	.	3 401 657	3 730 206	3 901 631	4 546 609	.
Weißensee—Dönhoffplatz	.	.	.	.	.	.	5 490 751
Antonplatz—Behrenstraße	2 271 776	2 489 110	2 828 084	3 134 583	.	.	.
Antonplatz—Rathaus	.	.	.	.	2 699 936	2 497 972	.
Schloß Weißensee—Rathaus	.	.	.	.	.	.	3 069 049
Weißenbg. E. Danzigerstr.—Hermannplatz (Rixd.)	6 259 285	5 793 128	.	.	5 724 719	6 199 432	5 789 304
Weißenbg. E. Danzigerstr.—Cannerstraße (Rixd.)	.	.	5 960 022	5 293 042	.	.	.
Danzigerstraße—Lützowplatz	.	[1] .	1 974 533	2 493 199	2 344 899	2 395 338	2 858 953
Greifswalderstraße (E. Danzigerstr.)—Hansaplatz	.	.	.	[2] .	4 013 679	4 559 115	5 282 001
Danzigerstr. (Ecke Prenzl. All.)—Martin Lutherstr.	.	.	.	[3] .	5 253 896	6 146 526	6 382 481
zusammen	11 651 335	11 468 284	14 164 296	14 651 030	23 938 760	26 344 992	28 867 539
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	.	1 974 533	2 493 199	11 612 414	13 100 979	14 518 435
	11 651 335	11 468 284	12 189 763	12 157 831	12 326 286	13 244 013	14 349 104

[1] war Alex.-Pl.—Lützowplatz = W. [2] war Schloßplatz—Lützowplatz = W. [3] war Alex.-Pl.—Nollendorfplatz = SW.

Linien aus dem Norden.							
Gesundbrunnen—Spittelmarkt—Kreuzberg	8 121 151	7 615 561	7 882 637	8 225 622	7 604 208	8 032 031	7 504 421
Demminerstraße—Kreuzberg	9 314 564	9 118 590	.	.	.	.	.
Gesundbrunnen—Demminerstraße—Kreuzberg	.	.	12 247 743	14 898 060	.	.	.
Schönholz—Gesundbr.—Demminerstr.—Kreuzb.	.	.	.	.	11 664 521	11 868 362	10 842 377
Gesundbrunnen—Opernplatz—Kreuzberg	3 359 101	3 247 124	3 188 533	3 000 942	2 884 902	3 262 660	4 097 924
Gesundbrunnen—Marheinekeplatz	4 670 271	5 086 567	4 746 463	4 372 688	4 941 067	4 923 257	4 966 302
Vinetaplatz—Manteuffelstraße	4 500 302	4 681 837	4 930 579	4 138 495	5 649 177	6 898 439	7 131 919
Schönhauser Tor—Uhlandstraße	2 174 022	2 367 253	.	.	.	.	.
Schönhauser Tor—Savignyplatz	.	.	2 589 205	2 524 442	2 609 130	3 245 509	3 974 035
Schönhauser Allee—Spittelmarkt—Rixdorf	6 911 306	7 167 852	7 077 153	9 168 223	.	.	.
Schönhauser Allee—Spittelmarkt—Britz	.	.	.	.	7 911 621	7 096 357	5 790 824
Schönhauser Allee—Hasenheide	.	.	.	[1] .	3 932 650	3 960 066	4 308 876
Nieder-Schönhausen—Rathaus	2 556 405	2 683 429	3 115 699	2 823 763	.	.	.
Pankow—Rathaus	.	.	.	.	1 521 831	1 769 093	1 818 173
Nieder-Schönhausen—Rixdorf	.	.	.	565 514	3 505 692	.	.
Nordend—Britz	.	.	.	.	.	6 604 357	8 771 013
Pankow—Mittelstraße	.	.	[2] .	2 796 278	6 286 829	6 649 645	7 394 978
Pappel Allee—Charlottenburg (Leibnizstraße)	—	—	—	—	—	—	2 476 940
Demminerstraße—General-Papestraße	—	—	—	—	—	—	1 293 112
zusammen	41 607 182	41 918 213	45 178 012	52 514 027	58 602 818	64 299 776	70 110 694
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	.	.	3 961 792	13 726 761	17 214 068	23 984 919
	41 607 182	41 918 213	45 178 012	49 152 235	44 875 557	47 085 708	46 125 775

[1] war Rathaus—Hasenheide = S. [2] war Pankow—Gesundbrunnen = Zone III N.

Digitized by Google

Noch: Zone I. Der Verkehr nach den Zonen (d. i. 1 km um den Mittelpunkt).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Nordwesten.							
Reinickendorf—Unter den Linden	950 002	1 055 608	1 167 047	1 357 159	1 579 483	2 082 936	2 139 898
Tegel—Wedding—Unter den Linden	3 012 285	2 455 722	2 112 550	2 251 463	.	.	5 696 778
Tegel—Wedding—Monbijonplatz	.	.	.	.	3 600 426	5 209 502	.
Müllerstraße—Schlesischer Bahnhof	2 853 106	2 587 582	2 673 511	3 091 503	3 519 430	3 545 707	3 456 298
Müllerstraße—Hasenheide	4 079 254	4 457 828	4 739 111	5 421 115	.	.	.
Müllerstraße—Winterfeldtplatz	.	.	.	.	7 122 727	10 186 364	11 250 272
Schulerstraße—Kottbuser Tor	3 574 455	3 551 922	3 510 144	3 198 544	.	.	.
Seestraße—Kneesebeckstraße	.	.	.	.	2 935 550	.	.
Scharnweberstraße—Kneesebeckstraße	.	.	.	.	.	4 427 050	3 327 972
Seestraße—Moritzplatz—Britz	.	.	.	.	3 950 003	5 348 564	5 898 241
Plötzensee-Spittelmarkt	247 774	660 172	737 945	1 008 277	1 210 243	1 443 488	.
Plötzensee—Görlitzer Bahnhof	.	.	.	.	.	.	2 775 011
Dalldorf—Unter den Linden	.	[2] .	1 058 582	1 161 136	1 181 197	1 062 486	.
Dalldorf—Kneesebeckstraße	.	.	.	.	.	.	2 417 715
Nettelbeckplatz—Dönhoffplatz	—	—	—	382 257	—	—	—
Nettelbeckplatz—Spittelmarkt	—	—	—	—	—	—	465 647
Reinickendorf—Kreuzberg	.	.	.	591 221	4 517 316	5 375 384	5 540 906
zusammen	14 722 874	14 768 834	15 998 890	18 442 676	29 614 375	38 681 481	42 860 673
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	1 058 582	2 134 614	9 648 516	11 786 434	14 232 509	
	14 722 874	14 768 834	14 940 308	16 308 062	19 965 859	26 895 017	28 628 164

[1] war Moritzplatz—Britz = Zone II SO. [2] war Dalldorf—Tegeler Chaussee = Zone V NW.

Linien aus dem Westen							
Rathenowerstraße—Küstrinerplatz	2 619 252	2 488 181	2 603 107	2 556 735	.	.	.
Putlitzstraße—Küstrinerplatz	.	.	.	.	3 010 171	4 397 221	4 396 936
Waldstraße—Schlesischer Bahnhof	4 925 378	4 510 276	4 496 035	5 018 732	5 139 971	5 339 375	5 843 703
Wilhelmshavenerstraße—Spittelmarkt	1 418 177	1 093 064	1 039 154	889 242	876 458	945 880	.
Beusselstraße—Görlitzer Bahnhof	.	.	.	.	.	.	2 146 056
Charlottenburg—Kupfergraben	2 975 060	3 408 729	5 232 671	5 613 651	6 260 000	6 462 247	4 748 992
Lützowpl.—Zoolog. Garten—Kupfergraben	753 117	772 534	766 685	749 130	968 000	.	.
Wilmersdorf—Lützowplatz—Kupfergraben	.	.	.	.	.	1 460 169	1 650 438
Lützowplatz—Alexanderplatz	2 002 285	1 865 815	.	.	.	.	.
Lützowplatz—Danzigerstraße	.	.	1 974 563	2 403 190	2 344 899	2 395 338	2 893 953
Lützowplatz—Schloßplatz	2 176 267	2 733 503	.	.	.	.	.
Hansaplatz—Alexanderplatz	.	.	2 928 044	3 401 700	.	.	.
Hansaplatz—Greifswalderstraße (E. Danzigerstr.)	.	.	.	.	4 018 679	4 559 115	5 282 001
Zoologischer Garten—Küstrinerplatz	6 396 520	6 180 546	.	.	.	.	.
Uhlandstraße—Küstrinerplatz	.	.	6 358 651	5 144 549	.	.	.
Wilmersdorf—Königsbergerstraße	.	.	.	.	6 280 988	8 465 769	8 291 476
Uhlandstraße—Schönhauser Tor	2 174 022	2 367 253	.	.	.	.	.
Savignyplatz—Schönhauser Tor	.	.	2 589 205	2 524 442	2 600 130	3 295 500	3 974 035
Wilmersdorf—Spittelmarkt	626 177	1 271 476	.	.	.	.	.
Halensee—Spittelmarkt	.	.	1 567 899	1 817 853	2 130 936	3 251 779	.
Wilmersdorf (Kaiser-Allee)—Lichtenberg	.	.	.	.	.	.	5 763 549
Charlottenburg—Molkenmarkt	—	—	851 667	3 464 884	.	.	.
Charlottenburg—Schlesischer Bahnhof	.	.	.	.	4 757 574	8 126 664	7 002 965
Waldstraße—Görlitzer Bahnhof	.	.	.	[1] .	2 704 280	7 546 768	.
Zoologischer Garten—Landsberger Allee	.	.	.	.	[3] .	6 435 679	7 689 846
Charlottenburg—Dönhoffplatz	—	—	.	.	.	[3] .	3 278 459
Charlottenbg. (Leibnizstr.)—Pappel Allee	—	—	—	—	—	.	2 476 940
Halensee—Görlitzer Bahnhof	—	—	—	—	.	.	3 810 565
zusammen	26 606 255	26 691 377	30 209 589	33 654 117	41 095 086	62 630 513	69 209 914
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	853 667	3 464 884	7 461 854	22 109 111	24 258 775	
	26 606 255	26 691 377	29 355 922	30 189 233	33 633 232	40 521 402	44 951 139

[1] war Waldstraße—Rosenthaler Tor = Zone II W., wird 1902 wieder dahin geführt. [2] war Nollendorfplatz—Landsberger Allee = SW. [3] war Charlottenburg—Lützowplatz = Zone III W. [4] war Victoria-Luiseplatz—Görlitzer Bahnhof = SW.

Linien aus dem Südwesten.							
Schöneberg—Alexanderplatz	4 910 145	5 257 906	7 958 604	8 397 796	5 327 623	4 549 335	5 715 426
Manteuffelstraße—Vinetaplatz	4 500 362	4 681 837	4 330 579	4 138 495	5 649 177	6 898 439	7 131 910
Gr. Görschenstraße—Schlesisches Tor	4 881 604	4 629 984	.	.	.	.	.
Gr. Görschenstraße—Schlesische Brücke	.	.	4 748 460	.	.	.	.
Eisenacherstraße—Schlesisches Tor	.	.	.	5 013 191	.	.	.
Eisenacherstraße—Schlesisches Tor—Treptow	.	.	.	.	6 100 441	6 844 116	5 883 443

Digitized by Google

Noch: Zone I. Der Verkehr nach dem Zentrum (d. i. 1 km um den Mittelpunkt).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Noch: Linien aus dem Südwesten.							
Nollendorfplatz – Alexanderplatz	3 820 075	3 882 585	3 718 241	3 788 753			
Martin Lutherstraße – Danzigerstraße					5 253 836	6 146 526	6 382 481
Nollendorfpl. – Hall. Tor – Alexanderpl.	2 671 876	2 803 392	2 644 454	3 201 080			
Nollendorfpl. – Hall. Tor – Landsbg. Allee					5 073 947		
Winterfeldtplatz – Müllerstraße				[3]	7 122 727	10 186 364	11 230 272
Grunewaldstraße – Frankf. Allee					3 651 779		
Grunewaldstraße – Lichtenberg						6 997 923	8 229 639
Eisenacherstraße – Görlitzer Bahnhof					146 218		
Viktoria-Luiseplatz – Görlitzer Bahnhof						3 466 569	[2]
Grunewaldstraße – Herzberge						[4]	1 284 892
General Papestraße – Denninerstraße							1 293 112
zusammen	20 784 660	21 255 704	23 400 538	24 539 315	38 295 748	45 089 272	47 081 184
abzgl. der neu eröffn. bez. eingegangenen od. in resp. aus and. Zonen verläng. Linien					10 890 724	20 650 856	21 967 915
	20 784 660	21 255 704	23 400 538	24 539 315	27 405 024	24 438 416	25 113 269

[1] wird Zoologischer Garten – Landsberger Tor = W. [3] war Hasenheide – Müllerstraße = S. [2] wird Halensee – Görlitzer Bahnhof = W. [4] war Friedrichsberg – Herzberge = Zone IV O.

b. Zusammenfassung nach Himmelsrichtungen.

Beförderte Personen nach dem Zentrum bis 1 km um den Mittelpunkt.

Linien aus dem Süden.							
Beförderte Personen zusammen	40 469 503	40 182 190	43 519 271	49 244 238	46 118 357	48 448 570	49 180 741
dopp. notiert auf: 96/98: 6, 99/1902: 7 Linien	33 013 017	33 098 272	36 480 322	40 513 555	40 717 500	42 981 841	42 469 709
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	7 456 486	7 083 918	7 038 949	8 730 685	5 400 857	6 186 729	6 711 032
Linien aus dem Südosten.							
Beförderte Personen zusammen	34 086 882	34 808 287	36 679 142	39 789 216	50 311 504	63 733 626	61 241 716
dopp. not. auf: 96/98: 4, 99: 5, 1900/01: 9, 1902: 10 L.	21 626 650	21 982 886	21 295 779	23 238 514	32 976 524	47 553 213	46 520 144
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	12 460 232	12 725 401	15 383 363	16 550 702	17 334 980	16 180 413	14 721 572
Linien aus dem Osten.							
Beförderte Personen zusammen	26 052 258	25 683 075	27 097 130	27 953 899	44 363 001	56 025 187	62 946 564
dopp. notiert auf: 1896/1901: 8, 1902: 10 Linien	20 202 932	19 929 187	19 807 139	19 815 425	36 485 012	48 148 419	57 108 347
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	5 849 326	5 753 888	7 289 991	8 138 474	7 877 989	8 476 768	5 778 217
Linien aus dem Nordosten.							
Beförderte Personen zusammen	11 651 335	11 468 284	14 161 296	14 651 060	23 938 700	26 344 992	28 867 539
dopp. not. auf: 96/97: 1, 98/99: 2, 1900/01: 3, 1902: 4 L.	4 259 285	5 793 128	7 804 555	7 786 244	17 837 133	19 300 411	20 307 789
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	5 392 050	5 675 156	6 229 741	6 864 789	6 601 567	7 044 581	8 559 800
Linien aus dem Norden.							
Beförderte Personen zusammen	41 607 182	41 918 213	45 178 012	52 514 027	58 602 318	64 290 776	70 110 694
dopp. not. auf: 96/98: 7, 99: 8, 1900/01: 9, 1902: 11 Lin.	30 050 777	30 234 784	32 062 313	36 893 986	50 793 658	55 881 036	61 087 543
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	2 556 405	2 683 429	3 115 699	5 620 041	7 808 660	8 408 738	9 023 151
Linien aus dem Nordwesten.							
Beförderte Personen zusammen	14 722 874	14 768 834	15 998 890	18 442 676	29 614 375	38 681 481	42 880 673
dopp. notiert auf: 96/98: 5, 99/1902: 7 Lin.	10 506 815	10 507 332	10 922 766	12 302 384	24 043 026	28 893 069	34 656 355
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	4 216 059	4 171 502	5 076 124	6 140 292	7 571 349	9 788 412	8 304 318
Linien aus dem Westen.							
Beförderte Personen zusammen	26 006 255	26 691 377	30 209 589	33 654 117	41 095 086	62 630 513	69 200 914
dopp. not. auf: 96/97: 4, 98/99: 5, 1900: 8, 01: 9, 02: 12 L.	16 055 172	15 546 256	18 021 591	17 737 057	30 959 092	50 501 438	59 552 025
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	9 951 083	11 145 121	12 188 098	15 916 060	10 235 304	12 129 075	9 677 889
Linien aus dem Südwesten.							
Beförderte Personen zusammen	20 784 660	21 255 704	23 400 538	24 539 315	38 295 748	45 089 272	47 081 184
dopp. not. auf: 96/98: 2, 1900: 7, 01: 6, 02: 7 L.	9 381 966	9 311 821	9 070 039	9 151 686	32 988 125	40 539 937	41 305 758
auf Linien, welche im Zentrum endigen . .	11 402 694	11 943 883	14 321 499	15 387 629	5 327 623	4 549 335	5 715 426
Zusammen	215 380 949	215 775 964	236 246 868	260 788 518	332 339 089	405 859 417	431 499 025
darunter doppelt angegeben	156 096 614	156 993 666	165 603 444	177 439 446	264 189 676	333 049 366	363 067 620
Beförd. Pers. auf Linien, die im Zentrum endig.	59 284 335	61 782 298	70 643 424	83 349 072	68 158 413	72 804 051	68 401 405
Beförd. Pers. auf Lin., die d. Zentrum passieren	78 048 307	76 996 833	82 801 722	88 719 725	132 990 536	166 924 685	181 503 810
1. Zone: Beförderte Personen überh.	137 332 642	138 779 131	153 445 146	172 068 795	200 248 751	239 328 734	249 905 215

Digitized by Google

Zone II. Der Verkehr nach 1 bis 2½ km Entfernung vom Zentrum.

(Die mit einem * bezeichneten Linien kommen nur einmal vor).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Süden.							
Marheinekeplatz—Stromstraße	3 286 541	2 649 712	2 859 948	3 002 403	3 068 248	3 699 609	3 799 626
Südliche Ringbahn { ganzer Ring	—	—	—	—	1 938 370	1 660 308	1 605 139
Südliche Ringbahn { halber Ring	—	—	—	—	1 227 310	984 869	1 107 215
zusammen	3 286 541	2 649 712	2 859 948	3 002 403	6 233 928	6 344 786	6 511 980
abzgl. der neu eröffneten Linien	—	—	—	—	3 165 680	2 645 177	2 712 354
	3 286 541	2 649 712	2 859 948	3 002 403	3 068 248	3 699 609	3 799 626
Linien aus dem Südosten.							
Hermannplatz—Bremerstraße	2 156 175	3 710 951	4 012 034	4 426 062	.	.	.
Cannerstraße—Bremerstraße	.	.	.	.	4 778 514	6 641 505	7 202 004
*Britz—Moritzplatz	1 480 395	1 539 458	1 599 943	1 753 290[1]	.	.	.
Schlesisches Tor—Zoologischer Garten	9 444 937	9 834 317	.	.	.	.	.
Treptow—Zoologischer Garten	.	.	11 006 518	10 704 556	11 181 027	11 536 379	6 204 846
Görlitzer Bahnhof—Zoologischer Garten	5 655 916	6 300 043	.	.	.	.	.
Görlitzer Bahnhof—Savigyplatz	.	.	7 155 124	6 951 316	6 962 368	7 259 596	.
Görlitzer Bahnhof—Amtsgericht	.	.	.	.	.	.	6 784 307
zusammen	18 737 423	21 384 769	23 773 619	23 835 164	22 921 909	25 437 480	20 191 157
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	1 480 395	1 539 458	1 599 943	1 753 290	.	.	.
	17 257 028	19 745 311	22 173 676	22 081 934	22 921 909	25 437 480	20 191 157

[1] wird Britz—Seestrasse = Zone I 80.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Nordosten.							
*Berlin, Waßmannstraße—Hohen-Schönhausen	—	—	—	—	1 241 665	1 353 899	1 277 059
Linien aus dem Norden.							
Gesundbrunnen—Charlottenburg	1 746 536	1 752 202	1 806 220	1 764 764	1 690 038	2 017 041	2 473 584
Rosenthaler Tor—Waldstraße (Moabit)	3 297 172	3 595 917	3 839 165	3 133 881	.	.	7 554 983
Schönhauser Allee—Nollendorfplatz	3 562 363	3 859 349	4 235 519	4 081 187	.	.	.
Schönhauser Allee—Viktoria-Luiseplatz	.	.	.	.	4 326 610	5 883 229	6 414 122
Kastanien-Allee—Waldstraße	.	.	.	1 205 691	2 435 537	2 828 670	3 009 638
Gesundbrunnen—Gr. Görschenstraße	.	.	.	.	.	[2] .	3 463 698
zusammen	8 606 071	9 207 468	9 880 904	10 135 523	8 452 185	10 728 940	22 916 025
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	3 297 172	3 595 917	3 839 165	4 339 572	2 435 537	2 828 670	14 028 819
	5 308 899	5 611 551	6 041 739	5 795 951	6 016 648	7 900 270	8 887 706

[1] wird 1900/01 bis zum Görlitzer Bhf. geführt = Zone I 80. [2] war Wedding – Gr. Görschenstr. NW.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Nordwesten.							
Wedding—Leipzigerplatz	201 766	1 083 202	.	.	.	.	.
Wedding—Gr. Görschenstraße	.	.	1 510 196	2 219 514	2 369 116	2 803 575[1]	.
Stettiner Bahnhof—Charlottenb. Stadtbahnhof	.	.	.	.	[2] .	3 836 611	4 374 193
zusammen	201 766	1 083 202	1 510 196	2 219 514	2 369 116	6 640 186	4 374 193
abzgl. der verlängerten Linien	201 766	1 083 202	1 510 196	2 219 514	2 369 116	6 640 186	4 374 193
	.	.	.	.	.	.	.

[1] wird Gesundbr.—Gr. Görschenstr. N. [2] war Alt-Moabit—Charlottenbg. Zone III W.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Westen.							
Stromstraße–Marheinekeplatz	3 286 541	2 649 712	2 859 948	3 002 403	3 068 248	3 699 609	3 799 626
Bremerstraße—Hermannplatz	2 156 175	3 710 951	4 012 034	4 426 062	.	.	.
Bremerstraße—Cannerstraße	.	.	.	.	4 778 514	6 641 505	7 202 004
Werftstraße-Gr. Görschenstraße	2 656 644	2 759 048	.	.	.	.	.
Werftstraße—Kolonnenstraße	.	.	2 732 641	2 911 390	2 984 480	3 507 671	3 323 924
Waldstraße—Rosenthaler Tor	3 297 172	3 595 917	3 839 165	3 133 881	.	[1] .	7 554 983
Waldstraße—Kastanien Allee	.	—	—	1 205 691	2 435 537	2 828 670	3 009 638
Charlottenburg—Gesundbrunnen	1 746 536	1 752 202	1 806 220	1 764 764	1 690 038	2 017 041	2 473 584
Zoologischer Garten—Görlitzer Bahnhof	5 655 916	6 300 043	.	.	.	.	.
Savigyplatz—Görlitzer Bahnhof	.	.	7 155 124	6 951 316	6 962 368	7 259 596	.
Amtsgericht—Görlitzer Bahnhof	.	.	.	.	.	.	6 784 307
Zoologischer Garten—Schlesisches Tor	9 444 937	9 834 317	.	.	.	.	.
Zoologischer Garten—Treptow	.	.	11 006 518	10 704 556	11 181 027	11 536 379	6 204 846
Charlottenb. Stadtbahnhof—Stettiner Bahnhof	.	.	.	.	[2] .	3 836 611	4 374 193
zusammen	28 243 921	30 602 190	33 411 650	34 100 063	33 100 212	41 327 082	44 727 105
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	3 297 172	3 595 917	3 839 165	4 339 572	2 435 537	6 665 281	14 938 814
	24 946 749	27 006 273	29 572 485	29 760 491	30 664 675	34 661 801	29 788 291

[1] wird 1900/01 bis zum Görlitzer Bhf. geführt = Zone I W. [2] war Charlottenburg—Alt-Moabit = Zone III W.

Digitized by Google

Noch: Zone II. Der Verkehr nach 1 bis 2½ km Entfernung vom Zentrum.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linien aus dem Südwesten.							
Gr. Görschenstraße—Werftstraße (Moabit)	2 656 644	2 759 048	.	.	.	.	.
Kolonnenstraße—Werftstraße (Moabit)	.	.	2 782 641	2 911 890	2 984 480	3 507 671	3 329 924
Nollendorfplatz—Schönhauser Allee	3 502 363	3 859 349	4 235 519	4 031 187	.	.	.
Viktoria-Luiseplatz—Schönhauser Allee	.	.	.	.	4 326 610	5 883 229	6 414 122
Gr. Görschenstraße—Weddingb	.	[1] .	1 510 196	2 219 514	2 360 116	2 803 575	.
Gr. Görschenstraße—Gesundbrunnen	.	.	.	.	.	.	3 163 698
Südliche Ringbahn { ganzer Ring	—	—	—	—	1 938 370	1 660 368	1 695 139
Südliche Ringbahn { halber Ring	—	—	—	—	1 227 310	984 868	1 107 215
*General-Papestraße—Eichhornstraße	—	—	—	—	144 028	260 807	241 392
*General-Papestraße—Blücherplatz	—	—	—	—	53 055	133 576	92 421
*Linkstraße—Hundekehle—Linkstraße	—	—	—	—	2 569 679	3 580 791	3 091 983
*Steglitz—Linkstraße	—	—	—	—	2 319 557	2 442 374	2 366 836
*Hundekehle—Wilmersdorf—Linkstraße	—	—	—	—	1 896 041	2 155 390	.
*Rosneck—Wilmersdorf—Linkstraße	—	—	—	—	.	.	1 445 749
*Wilmersdorf—Potsdamerplatz	—	—	—	—	.	.	699 127
zusammen	6 219 007	6 618 397	8 478 356	9 162 091	19 588 226	23 422 500	25 811 696
abzgl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	.	.	1 510 196	2 219 514	12 277 196	14 061 690	14 073 560
	6 219 007	6 618 397	6 968 160	6 943 577	7 311 030	9 360 810	9 738 046

[1] war Leipzigerplatz—Wedding = NW.

*Ringbahn 11 925 955 12 658 173 13 864 491 16 830 334 16 250 016 17 597 850 17 055 188

Zone III. Der Verkehr nach dem Umkreise von 2½ bis 5 km Entfernung vom Zentrum.

Linien							
Linien aus dem Südosten.							
Treptow (Spreetunnel)—Schlesischer Bahnhof	—	—	—	—	1 574 461	1 625 836	1 859 588
Linien aus dem Norden.							
Pankow-Gesundbrunnen	375 181	1 022 636	1 168 455 [1]	.	.	.	.
[1] wird Pankow—Mittelstraße = Zone I N.							
Linien aus dem Westen.							
Charlottenburg—Kurfürstendamm—Lützowplatz	2 366 365	2 315 534	2 501 339	2 544 421	3 028 000	3 307 163 [1]	.
Straßenbhf. Charlottenburg—Alt-Moabit	1 185 984	1 179 672	1 453 410	1 199 717	1 917 000 [2]	.	.
Steglitz—Schöneberg—Zoologischer Garten	—	—	—	—	2 946 114	3 101 004	2 936 504
Steglitz—Kaiser-Allee—Zoologischer Garten	—	—	—	—	866 534	1 085 500	1 393 137
Wilmersdorf—Zoologischer Garten	—	—	—	—	750 171	850 327	1 018 090
zusammen	3 552 299	3 495 206	3 954 749	3 734 138	9 527 819	8 404 044	5 347 731
abzügl. der neu eröffneten bez. eingegangenen oder in resp. aus and. Zonen verlängert. Linien	3 552 299	3 495 206	3 954 749	3 734 138	9 527 819	8 404 044	5 347 731
	.	.	.	.	.	.	.

[1] wird Charlottenburg—Hönhofplatz = Zone I W. [2] wird Charlottenburg—Stettiner Bahnhof = Zone II W.

Zone IV. Der Verkehr nach dem Umkreise von 5 bis 7½ km Entfernung vom Zentrum.

Linien							
Linien aus dem Osten.							
Herzberge—Friedrichsberg	101 036	95 717	98 269	121 348	173 900	221 765 [1]	.
[1] wird Herzberge—Grunewaldstraße = Zone I O.							
Linien aus dem Westen.							
Charlottenburg Straßenbahnhof—Stadtbahnhof	—	—	—	529 646	477 000	197 473	206 261
Wilmersdorferstraße—Kurfürstendamm	—	—	—	51 558	362 000	407 657	441 423
Amtsgericht—Knie	—	—	—	—	94 000	.	.
Halensee—Amtsgericht—Knie	—	—	—	—	.	468 990	594 775
Friedenau (Ringbhf.)—Amtsgericht Charlottenburg	—	—	—	—	—	—	21 690
zusammen	—	—	—	581 204	933 000	1 074 120	1 264 149
Linien aus dem Südwesten.							
Gr. Lichterfelde—Tempelhof	—	—	—	—	92 364	199 490	241 117

Zone V. Der Verkehr nach dem Umkreise von über 7½ km Entfernung vom Zentrum.

Linien							
Linien aus dem Nordwesten.							
Dalldorf—Tegeler Chaussee	68 890	540 900 [1]	.	.	.	.	.
[1] wird Dalldorf—Unter den Linden = Zone I NW.							
Linie aus dem Westen.							
Spandauer Berg—Charlottenburg Straßenbahnhof	296 097	277 970	336 127	384 092	575 000	629 092	576 785

Digitized by Google

Zusamenfassung nach Himmelsrichtungen für Zone II bis V.

Zone II (über 1 bis $2^1/_2$ km).

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Beförd. Pers. auf Lin. aus dem Süden . .	3 286 541	2 649 712	2 859 948	3 002 403	6 293 928	6 344 786	6 511 980
„ „ „ „ „ „ Südosten .	18 737 423	21 384 769	23 773 619	23 835 164	22 921 909	25 437 493	20 191 157
„ „ „ „ „ „ Nordosten .	—	—	—	—	1 241 605	1 353 896	1 277 059
„ „ „ „ „ „ Norden . .	8 606 071	9 207 468	9 880 904	10 135 523	8 852 186	10 728 940	2z 916 025
„ „ „ „ „ „ Nordwesten	201 766	1 083 202	1 510 196	2 219 514	2 369 116	3 640 186	4 374 193
„ „ „ „ „ „ Westen .	28 243 921	30 602 190	33 411 650	34 100 063	33 100 212	41 327 092	44 727 105
„ „ „ „ „ „ Südwesten.	6 219 007	6 618 397	8 478 356	9 162 091	10 388 226	23 422 560	23 811 606
zusammen .	65 294 729	71 545 738	79 914 673	82 454 758	91 907 241	115 954 963	123 809 125
darunter doppelt angegeben	63 612 568	68 923 078	78 314 730	80 701 598	85 923 236	105 318 126	114 634 558
Bef. Pers. auf Lin., die in d. II Zone endigen	1 682 161	2 622 660	1 599 943	1 753 290	7 984 005	9 936 837	9 174 567
„ „ „ „ „ die II Zone passieren	31 806 284	34 461 539	39 157 365	40 350 764	42 961 618	52 659 063	57 317 279
„ „ „ der Ringbahn	11 925 955	12 658 173	13 864 491	16 830 334	16 250 016	17 597 859	17 055 186
Beförderte Personen überhaupt. .	45 414 400	49 742 372	54 621 799	58 934 328	67 195 639	80 193 759	83 547 032

Zone III (über $2^1/_2$ bis 5 km).

Beförd. Pers. auf Linien aus dem Südosten	—	—	—	—	1 574 461	1 625 836	1 859 588
„ „ „ „ „ „ Norden .	375 181	1 022 636	1 168 455	—	—	—	—
„ „ „ „ „ „ Westen .	3 552 299	3 495 206	3 954 749	3 734 138	9 527 819	8 404 044	5 347 731
Beförderte Personen überhaupt .	3 927 480	4 517 842	5 123 204	3 734 138	11 102 280	10 029 880	7 207 319

Zone IV (über 5 bis $7^1/_2$ km).

Beförd. Pers. auf Lin. aus dem Osten . . .	101 036	95 717	98 239	121 348	178 900	221 765	—
„ „ „ „ „ „ Westen . .	—	—	—	581 204	933 000	1 074 120	1 264 149
„ „ „ „ „ „ Südwesten.	—	—	—	—	92 364	199 490	241 117
Beförderte Personen überhaupt .	101 036	95 717	98 239	702 552	1 199 264	1 495 375	1 505 266

Zone V (über $7^1/_2$ km).

Beförd. Pers. auf Lin. aus dem Nordwesten	68 890	546 900	—	—	—	—	—
„ „ „ „ „ „ Westen . .	296 097	277 970	386 127	364 092	575 000	629 092	576 785
Beförderte Personen überhaupt .	364 987	824 870	386 127	364 092	575 000	629 092	576 785

Der Verkehr auf allen Straßenbahnlinien zusammen.

Nach Himmelsrichtungen

Linien aus dem Süden	43 756 044	42 881 902	46 379 219	52 246 641	52 352 285	54 793 356	55 692 721
„ „ „ Südosten	52 824 305	55 193 056	60 462 761	63 624 380	74 807 874	90 786 942	83 292 461
„ „ „ Osten	26 153 294	25 778 702	27 195 368	28 075 247	44 586 901	56 846 932	62 946 564
„ „ „ Nordosten	11 651 335	11 468 284	14 164 266	14 651 030	25 180 365	27 688 891	30 144 698
„ „ „ Norden	50 588 434	52 148 317	56 227 371	62 049 550	67 054 503	75 028 716	93 028 719
„ „ „ Nordwesten	14 993 530	16 398 930	17 509 086	20 662 190	31 983 491	45 321 667	47 234 866
„ „ „ Westen	58 098 572	61 066 743	67 912 115	72 433 614	85 231 117	114 064 854	121 125 084
„ „ „ Südwesten	27 093 667	27 874 101	31 878 894	35 701 406	57 976 338	68 711 352	71 133 907
Ringbahn	11 925 955	12 658 173	13 864 491	16 830 334	16 250 016	17 597 859	17 055 186
zusammen .	296 995 136	305 418 304	335 583 602	364 874 392	455 372 800	560 860 580	581 632 706
Darunter doppelt aufgeführt	109 854 591	111 458 372	121 959 087	129 070 487	175 051 950	219 183 746	238 821 089
Beförderte Personen überhaupt .	187 140 545	193 959 932	213 624 515	235 803 905	280 320 850	341 676 840	342 811 617

nach Zonen

Zone I	137 332 642	138 779 131	153 445 140	172 068 705	200 248 751	239 328 734	249 995 215
„ II	45 414 400	49 742 372	54 621 799	58 934 328	67 195 639	80 193 759	83 547 032
„ III	3 927 480	4 517 842	5 123 204	3 734 138	11 102 280	10 029 880	7 207 319
„ IV	101 036	95 717	98 239	702 552	1 199 264	1 495 375	1 505 266
„ V	364 987	824 870	386 127	364 092	575 000	629 092	576 785
Beförderte Personen überhaupt .	187 140 545	193 959 932	213 624 515	235 803 905	280 320 850	341 676 840	342 811 617

Digitized by Google

C. Zahl der beförderten Personen von den Stationen der Stadt- und Ringbahn, der Vororte in der Entfernung bis 11 km vom Zentrum und von den in Berlin befindlichen Hauptbahnhöfen.

	Stationen	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902 nach der Zahl der voraussichtl. Fahrt. berechnet
Stadtbahn	1 Stralau-Rummelsburg	2 054 652	2 128 870	2 244 246	2 337 824	2 354 502	2 150 615	2 371 444
	2 Warschauerstraße	1 499 643	1 671 105	1 884 207	2 077 577	2 220 851	2 115 819	2 296 371
	3 Schlesischer Bahnhof	5 274 070	6 273 537	6 497 452	6 841 585	6 987 599	6 968 547	7 559 497
	4 Jannowitzbrücke	3 290 737	3 136 266	3 014 071	2 940 953	2 799 904	2 580 329	2 804 603
	5 Alexanderplatz	6 775 529	5 727 104	5 989 522	6 166 709	6 163 307	5 751 299	6 689 912
	6 Börse	4 149 617	3 881 369	3 963 427	4 099 111	3 872 904	3 329 564	3 905 982
	7 Friedrichstraße	7 983 088	7 286 922	7 837 872	8 172 886	7 880 484	6 977 479	7 653 070
	8 Lehrter Bahnhof	2 859 028	2 723 168	2 829 302	2 780 567	2 743 224	2 389 210	2 595 564
	9 Bellevue	5 345 982	5 112 249	5 331 555	5 150 440	4 957 293	4 501 585	4 612 197
	10 Tiergarten	2 313 366	2 195 453	2 111 176	2 138 975	2 073 609	1 930 493	1 982 702
	11 Zoologischer Garten	4 963 598	4 515 833	4 612 667	4 931 368	4 892 227	4 428 500	4 857 220
	12 Savignyplatz	3 243 835	2 489 591	2 755 033	2 735 693	2 885 240	2 830 669	2 874 734
	13 Charlottenburg	4 315 407	4 141 884	4 168 558	4 170 843	4 178 891	4 055 869	4 015 071
	14 Westend	1 832 905	1 890 150	1 880 983	1 842 091	1 813 649	1 762 072	1 760 966
	Stadtbahn zusammen	54 850 267	53 274 269	55 019 886	55 966 466	55 168 513	50 598 286	51 047 984
Nordring	15 Jungfernheide	179 639	198 884	242 576	290 562	321 627	305 972	290 602
	16 Beusselstraße	1 035 159	1 040 817	1 158 004	1 274 894	1 387 675	1 182 581	1 230 634
	17 Putlitzstraße	—	—	270 706	719 169	793 250	809 778	857 177
	18 Wedding	2 110 424	2 040 314	2 070 359	2 443 098	2 464 080	2 140 156	2 129 110
	19 Gesundbrunnen	1 589 685	1 900 742	2 089 551	2 065 543	2 005 887	2 072 101	3 042 129
	20 Schönhauser Allee	815 449	793 123	896 265	1 009 041	1 130 024	1 165 065	1 297 663
	21 Prenzlauer Allee	545 958	561 310	687 116	796 042	865 644	863 084	838 144
	22 Weißensee	787 932	693 181	829 806	835 756	859 945	882 047	906 168
	23 Landsberger Allee	344 664	399 418	503 485	613 481	729 199	747 877	851 539
	24 Zentral-Viehhof	424 800	425 445	409 149	444 983	459 764	463 590	498 734
	25 Frankfurter Allee	1 174 742	1 221 236	1 283 599	1 452 734	1 477 387	1 373 434	1 424 835
	26 Treptow	1 149 701	786 184	842 886	861 346	848 984	849 756	890 116
	27 Rixdorf	2 057 774	2 291 754	2 314 462	1 804 648	1 700 467	1 617 473	1 595 733
	28 Hermannstraße	—	—	86 315	705 597	768 191	796 217	884 640
	29 Tempelhof Ringbahnhof	661 208	642 983	659 572	595 823	611 575	560 873	474 745
	30 Papenstraße	—	—	—	—	10 355	128 070	306 168
Südring	31 Schöneberg	2 090 509	1 917 186	1 847 135	1 746 803	1 754 357	1 613 169	1 763 322
	32 Potsdamer Ringbahnhof	2 182 775	1 942 199	1 929 155	1 798 886	1 594 674	1 820 200	2 845 210
	33 Eberstraße	—	255 370	501 648	335 700	439 528	507 544	566 822
	34 Wilmersdorf-Friedenau	791 953	982 656	1 076 353	1 094 499	1 109 827	1 168 997	1 178 572
	35 Schmargendorf	546 353	582 175	615 546	624 195	478 834	444 998	461 328
	36 Halensee	1 477 267	1 589 420	1 772 502	1 756 160	1 760 090	1 624 387	1 594 605
	Ringbahn zusammen	22 866 262	20 176 700	22 726 930	24 165 691	24 420 018	23 550 868	25 446 516
	Stadt- und Ringbahn überhaupt	77 816 529	73 450 975	77 746 816	80 132 184	79 583 531	74 149 106	76 494 500
Vorort-Verkehr	Eichkamp	16 636	24 854	27 029	28 310	27 994	29 804	32 257
	Grunewald	481 357	617 711	734 600	797 264	797 911	837 182	871 882
	Vorort-Verkehr Grunewald zusammen	497 993	642 565	762 235	825 574	825 905	867 046	904 139
Potsdamer Bahn	Wannseebahnhof	2 624 612	2 734 056	2 863 072	2 813 775	2 802 585	2 967 702	3 172 280
	Gr. Görschenstrasse	2 011 143	1 861 250	1 985 553	1 888 778	1 861 714	1 921 764	1 885 045
	Friedenau	1 920 359	2 305 728	2 157 138	2 017 665	1 921 920	2 085 084	2 309 708
	Steglitz	2 011 170	2 206 955	2 319 092	2 299 621	2 262 762	2 439 881	2 668 105
	Gr. Lichterfelde-West (s. 1899) vorher an d. B. Berlin-Magdeburg)	889 091	1 005 608	1 086 091	1 144 813	1 260 749	1 378 969	1 472 180
	zusammen	9 456 355	10 113 597	10 410 746	10 164 052	10 109 787	10 788 400	11 447 378
Anhalter Bahn	Tempelhof Rangierbahnhof	20 075	17 671	21 082	27 074	19 300	s. A. 19. 01 für den Personenverkehr geschlossen.	
	Südende	266 890	413 471	442 055	467 577	472 641	548 289	592 598
	Lankwitz	112 633	124 625	162 888	159 265	161 710	171 039	209 281
	Gr. Lich-f.-Ost (s. 1898 rechts a. d. Karl.-Bahn)	743 216	751 213	784 488	799 230	830 694	901 049	1 044 960
	terfelde (Süd (an Prenzlau)	55 804	37 531	44 679	52 849	61 738	64 840	59 485
	zusammen	1 178 588	1 344 511	1 454 992	1 505 578	1 546 089	1 655 461	1 846 324
Stadt Bahn	Mariendorf	44 137	64 271	100 603	113 327	133 245	191 845	159 775
	Marienfelde	52 646	78 348	94 237	129 216	177 881	164 805	190 469
	zusammen	96 785	142 619	194 840	242 543	311 126	356 240	344 244

Digitized by Google

Noch: C. Zahl der beförderten Personen von den Stationen der Stadt- und Ringbahn, der Vororte in der Entfernung bis 11 km vom Zentrum und von den in Berlin befindlichen Hauptbahnhöfen.

		Stationen	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902 nach der Zahl der verausgabt. Fahrk. berechnet
Vorort-Verkehr	Görlitzer Bahn	Görlitzer Bahnhof	1 913 375	1 285 738	1 453 008	1 629 969	1 739 789	1 778 819	1 715 570
		Baumschulenweg	260 173	572 191	442 096	525 940	641 248	701 603	1 068 493
		Niederschöneweide-Johannisthal	1 148 436	1 178 890	1 439 404	1 682 662	1 834 000	1 835 004	1 854 839
		zusammen	3 341 984	3 034 759	3 314 508	3 838 591	4 215 037	4 315 426	5 638 902
	Schles. Bahn	Kietz-Rummelsburg	177 555	181 833	179 310	195 152	212 947	265 333	289 989
		Karlshorst	234 463	334 193	425 676	547 999	651 669	795 570	858 922
		Sadowa	96 220	112 387	124 736	111 527	120 937	110 986	95 097
		zusammen	508 238	628 413	729 722	854 678	987 958	1 172 889	1 244 008
	Ostbahn	Lichtenberg-Friedrichsfelde	664 745	723 021	800 351	849 899	838 339	637 828	684 115
		Biesdorf	82 121	89 252	92 153	103 102	114 851	114 822	148 902
		Kaulsdorf	43 572	47 877	50 690	53 319	68 073	73 435	101 778
		zusammen	790 438	860 150	945 137	1 006 260	1 022 163	828 085	934 795
	Stettiner Bahn	Berlin, Nordbahnhof	750 430	739 572	—	—	—	—	—
		Pankow-Schönhausen	483 281	485 769	479 423	521 962	255 144	226 548	227 736
		Pankow-Heinersdorf	102 640	105 748	106 085	90 663	97 826	101 912	98 842
		Blankenburg	96 004	107 185	125 212	154 438	174 756	185 079	195 693
		zusammen	1 432 401	1 437 854	710 720	767 063	507 726	511 539	518 271
	Nordbahn	Pankow-Nordbahn	168 608	197 453	275 278	263 167	234 274	217 850	218 327
		Schönholz	280 435	308 276	305 202	337 601	299 878	246 421	302 235
		Reinickendorf-Rosenthal	59 261	77 705	110 886	130 352	167 014	230 870	286 971
		Dalldorf	82 928	87 145	97 571	106 754	111 658	114 357	114 288
		Waidmannslust	136 678	140 112	158 853	168 821	195 981	207 142	213 148
		zusammen	727 910	811 381	947 770	1 006 175	1 008 805	1 016 620	1 134 969
	Kremmener Bahn	Reinickendorf (Dorf)	27 565	26 864	23 575	15 550	11 312	9 199	9 795
		Dalldorf	19 709	16 889	29 876	34 877	32 264	18 573	16 456
		Eichbornstraße	30 032	33 285	32 141	41 827	40 378	28 407	32 644
		Tegel	119 710	142 684	198 222	240 302	213 858	153 000	158 970
		zusammen	197 016	219 722	283 814	332 636	297 812	209 179	217 874
		Gesamt-Vorort-Verkehr zusammen	18 227 717	19 263 571	19 762 484	20 343 150	20 832 103	21 661 785	24 630 904
		Potsdamer Hauptbahnhof	932 711	972 601	1 014 569	1 036 324	1 094 290	1 174 518	1 149 494
		Potsdamer Bahnhf. Amtl. Reisebureau	—	—	43 627	57 807	60 138	56 076	67 132
		Anhalt-Dresdener Bahnhof	1 626 049	1 721 597	1 927 138	2 035 567	2 232 129	1 982 740	932 002
		Stettiner Bahnhof	1 497 478	1 608 414	2 341 690	2 330 208	2 327 520	2 303 197	2 250 395
		Hamburg-Lehrter Bahnhof	812 551	883 971	928 684	919 104	966 991	980 443	960 410
		Überhaupt	100 913 755	97 873 129	103 754 324	106 854 404	107 096 642	102 307 465	105 484 587

Der Verkehr auf der Eisenbahn.

I. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise bis 1 km Entfernung vom Zentrum.

Jannowitzbrücke	3 290 737	3 136 266	3 014 071	2 949 957	2 799 904	2 980 329	2 304 603
Alexanderplatz	6 715 329	5 727 104	5 980 322	6 166 709	6 163 307	5 751 299	5 689 912
Börse	4 149 617	3 981 369	3 963 427	4 009 111	3 872 904	3 329 564	3 305 982
Zusammen	14 224 683	12 844 739	12 966 820	13 116 777	12 836 115	11 461 192	11 300 497

II. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 1 bis $2^1/_2$ km Entfernung vom Zentrum.

Schlesischer Bahnhof	6 274 070	6 273 557	6 497 452	6 511 505	6 587 509	5 908 517	5 559 098
Friedrichstraße	7 903 088	7 296 922	7 837 872	8 172 886	7 680 484	6 973 776	7 053 070
Lehrter Bahnhof	2 899 028	2 723 168	2 829 332	2 780 667	2 743 224	2 389 210	2 335 564
Potsdamer Ringbahnhof	2 182 775	1 942 196	1 929 135	1 798 896	1 594 674	1 820 200	2 845 210
Wannseebahnhof	2 924 612	2 734 056	2 903 072	2 933 775	2 892 585	2 967 762	3 172 290
Potsdamer Hauptbahnhof	932 711	972 601	1 014 569	1 036 324	1 094 290	1 174 518	1 149 494
Potsdamer Bahnhof, Amtliches Reisebureau	—	—	43 627	57 807	60 138	56 076	67 132
Anhalt-Dresdener Bahnhof	1 626 049	1 721 597	1 927 138	2 035 567	2 232 129	1 982 740	932 002
Stettiner Bahnhof	1 497 478	1 608 414	2 341 690	2 330 208	2 327 520	2 303 197	2 250 395
Hamburg-Lehrter Bahnhof	812 551	883 971	928 684	919 104	966 991	980 443	960 410
Zusammen	26 854 362	26 156 485	28 212 571	28 546 750	28 089 711	26 616 439	26 324 655

Digitized by Google

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
III. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 2½ bis 5 km Entfernung vom Zentrum.							
Stralau-Rummelsburg	2 054 652	2 128 870	2 244 246	2 337 821	2 354 502	2 150 615	2 371 444
Warschauerstraße	1 499 043	1 671 103	1 884 267	2 077 577	2 220 951	2 115 819	2 296 571
Bellevue	5 345 982	5 112 249	5 231 555	5 100 446	4 937 293	4 701 585	4 612 197
Tiergarten	2 313 366	2 195 459	2 111 176	2 138 975	2 078 609	1 930 493	1 982 702
Zoologischer Garten	4 983 598	4 515 893	4 612 667	4 931 378	4 852 227	4 428 500	4 957 220
Beusselstraße	1 095 159	1 040 317	1 158 001	1 274 891	1 587 676	1 182 581	1 230 634
Putlitzstraße	—	—	270 506	719 169	709 230	809 773	857 177
Wedding	2 110 424	2 040 314	2 310 350	2 443 088	2 264 080	1 840 159	1 729 710
Gesundbrunnen	1 589 685	1 900 742	2 680 551	2 905 543	2 905 887	2 972 101	3 042 129
Schönhauser Allee	815 449	769 120	896 265	1 009 041	1 139 024	1 165 065	1 297 663
Prenzlauer Allee	545 698	564 319	687 116	736 042	865 644	853 081	858 144
Weißensee	787 932	693 181	829 868	835 756	859 045	802 047	906 908
Landsberger Allee	344 664	399 418	503 485	613 461	729 166	747 377	851 539
Zentral-Viehhof	424 800	425 443	409 149	444 863	459 764	463 580	498 734
Frankfurter Allee	1 174 742	1 221 590	1 283 599	1 452 731	1 477 347	1 373 434	1 424 835
Treptow	4 149 701	786 183	842 890	861 346	848 994	819 759	800 114
Schöneberg	2 090 599	1 917 186	1 847 135	1 746 893	1 754 357	1 613 169	1 763 322
Groß-Görschenstraße	2 011 143	1 861 250	1 985 353	1 888 778	1 861 711	1 921 764	1 885 015
Berliner Nordbahnhof	750 430	739 352	—	—	—	—	—
Görlitzer Bahnhof	1 913 375	1 893 781	1 433 008	1 629 989	1 739 789	1 778 318	1 715 570
Zusammen	35 941 302	31 288 810	33 230 342	35 317 678	35 725 085	33 449 291	35 041 430
IV. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 5 bis 7½ km Entfernung vom Zentrum.							
Savignyplatz	1 243 835	2 480 591	2 755 033	2 735 603	2 985 246	2 859 089	2 874 734
Charlottenburg	4 315 407	4 141 834	4 168 555	4 170 814	4 178 804	4 055 860	4 015 671
Jungfernheide	179 639	198 684	242 576	280 562	321 527	305 972	290 602
Rixdorf	2 057 774	2 201 754	2 314 402	1 801 648	1 700 467	1 617 473	1 595 793
Hermannstraße	—	—	86 315	705 527	788 121	796 217	804 040
Tempelhof Ringbahnhof	661 208	642 983	650 572	595 826	611 575	590 853	471 745
Papestraße	—	—	—	—	10 335	128 070	308 168
Eberstraße	—	255 370	301 648	335 700	339 528	307 544	566 822
Wilmersdorf-Friedenau	791 953	982 636	1 076 353	1 094 499	1 109 827	1 068 997	1 178 592
Schmargendorf	546 533	582 175	615 546	621 195	478 431	458 999	489 328
Friedenau (Wannseebahn)	1 920 380	2 305 728	2 157 138	2 017 005	1 921 920	2 085 084	2 309 798
Tempelhof, Rangierbahnhof	20 075	17 671	21 082	27 074	19 306	—	—
Kietz-Rummelsburg	177 555	181 803	179 310	186 152	212 947	208 333	209 989
Lichtenberg-Friedrichsfelde	664 742	725 021	800 354	849 839	858 359	687 898	684 115
Pankow-Schönhausen	483 281	485 709	479 424	321 962	235 144	226 548	225 736
Pankow Heinersdorf	102 640	105 548	106 085	90 663	97 826	101 912	96 842
Pankow-Nordbahn	168 608	197 433	275 278	263 167	234 274	217 850	218 327
Schönholz	280 435	290 276	305 202	337 601	299 878	246 421	262 255
Reinickendorf-Rosenthal	59 261	77 795	110 866	130 352	167 014	230 850	286 971
Reinickendorf, Dorf	27 565	26 864	23 575	15 530	11 312	9 199	9 795
Zusammen	14 700 853	15 916 005	16 678 371	16 602 776	16 542 221	16 429 729	17 079 223
V. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 7½ bis 11 km Entfernung vom Zentrum.							
Westend	1 832 905	1 800 450	1 880 983	1 842 001	1 813 648	1 762 972	1 709 966
Halensee	1 377 267	1 689 423	1 772 092	1 756 100	1 700 030	1 624 387	1 594 605
Eichkamp	16 638	34 854	37 629	38 310	37 094	39 864	32 257
Grunewald	481 357	617 711	734 606	797 264	797 911	837 182	871 882
Steglitz	2 011 170	2 206 955	2 319 092	2 299 021	2 262 762	2 189 881	2 068 105
Groß Lichterfelde-West	889 091	1 005 608	1 086 091	1 144 815	1 260 509	1 373 909	1 472 180
Südende	266 860	413 471	442 055	467 577	472 641	518 259	502 586
Lankwitz	112 633	124 625	162 888	159 285	161 710	171 030	259 284
Groß Lichterfelde-Ost	748 216	751 213	784 288	799 296	830 694	901 603	1 044 960
Groß Lichterfelde-Süd	35 804	37 581	44 679	52 346	61 738	64 389	59 485
Mariendorf	44 137	64 271	100 066	113 327	133 245	131 845	153 775
Marienfelde	52 646	78 848	94 257	129 216	177 881	164 305	190 469
Baumschulenweg	280 173	372 191	442 086	525 040	641 948	701 603	1 468 493
Niederschöneweide-Johannisthal	1 148 436	1 378 830	1 459 404	1 682 682	1 834 000	1 836 004	1 854 889
Karlshorst	294 463	334 193	425 676	547 998	654 603	796 576	858 022
Sadowa	96 230	112 387	124 736	111 527	120 357	110 986	95 067
Biesdorf	82 121	89 252	92 153	103 102	114 851	114 822	148 902
Kaulsdorf	48 572	47 877	50 030	59 319	68 973	75 495	101 778
Blankenburg	96 050	107 185	125 212	134 438	174 756	183 678	185 693
Dalldorf (Nordbahn)	82 926	87 745	97 571	106 734	111 658	114 357	114 268
Waidmannslust	136 678	140 112	158 853	168 821	195 981	207 142	213 148
Dalldorf (Kremmener Bahn)	19 709	16 889	29 876	34 877	32 264	18 573	16 456
Eichbornstraße	30 092	33 285	32 141	41 927	40 378	28 407	32 644
Tegel	119 719	142 684	188 222	240 402	213 868	153 000	158 959
Zusammen	10 283 825	11 667 660	12 666 223	13 360 414	13 903 737	14 059 874	15 728 782

Digitized by Google

Der Verkehr auf der Eisenbahn.

Linien	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
I. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise bis 1 km Entfernung vom Zentrum.							
vom Osten	3 299 737	3 136 266	3 014 071	2 940 957	2 790 904	2 880 328	2 804 606
„ Nordosten	6 775 826	6 578 104	6 989 325	6 466 709	6 163 307	5 754 295	6 089 912
„ Norden	4 149 617	3 981 369	3 983 427	4 009 111	3 872 904	3 329 564	3 305 982
Zusammen	14 224 681	12 844 739	12 966 820	13 116 777	12 836 115	11 464 192	11 300 497
II. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 1 bis 2½ km Entfernung vom Zentrum.							
vom Osten	6 274 070	6 273 557	6 497 452	6 511 565	6 587 509	5 908 517	5 559 088
„ Nordwesten	2 309 889	2 492 385	3 250 374	3 249 372	3 294 511	3 283 640	3 210 805
„ Westen	10 862 126	10 020 090	10 667 294	10 955 455	10 423 708	9 582 986	9 388 634
„ Südwesten	7 367 047	7 670 459	7 777 541	7 772 369	7 783 756	8 001 286	8 166 118
Zusammen	26 813 052	26 456 485	28 212 571	28 456 756	28 089 484	26 616 439	26 324 655
III. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 2½ bis 5 km Entfernung vom Zentrum.							
vom Südosten	6 003 076	2 069 921	2 275 901	2 491 315	2 588 783	2 598 078	2 515 686
„ Osten	5 498 501	5 845 570	6 224 686	6 980 455	7 241 620	6 850 835	7 449 923
„ Nordosten	1 333 890	1 257 500	1 516 984	1 631 798	1 795 589	1 685 128	1 745 052
„ Norden	3 155 564	3 433 217	3 585 816	3 974 584	4 044 941	4 137 166	4 339 792
„ Nordwesten	3 145 583	3 080 631	3 739 066	4 437 158	4 644 985	3 932 518	3 817 521
„ Westen	12 642 946	11 823 365	11 955 708	12 220 788	11 803 128	10 860 558	11 592 119
„ Südwesten	4 101 742	3 778 490	3 832 488	3 635 584	3 416 068	3 544 933	3 648 337
Zusammen	35 941 302	31 288 810	33 230 342	35 317 678	35 735 085	33 449 234	35 041 450
IV. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 5 bis 7½ km Entfernung vom Zentrum.							
vom Süden	661 208	642 983	745 887	1 301 350	1 370 606	1 297 090	1 356 385
„ Südosten	2 057 774	2 201 754	2 314 462	1 804 648	1 700 467	1 617 476	1 595 703
„ Osten	842 500	904 854	979 064	1 044 991	1 051 286	993 161	974 104
„ Norden	1 094 225	1 174 841	1 276 854	1 143 745	1 094 196	1 026 581	1 130 134
„ Nordwesten	97 565	96 864	93 575	15 530	11 312	9 199	9 705
„ Westen	5 738 881	6 821 100	7 166 162	7 196 079	7 385 577	7 221 531	7 180 407
„ Südwesten	3 278 900	4 543 600	4 171 767	4 095 533	3 979 747	4 348 604	4 832 698
Zusammen	13 700 853	15 916 005	16 678 371	16 602 776	16 542 921	16 429 729	17 079 223
V. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise von über 7½ bis 11 km Entfernung vom Zentrum.							
vom Süden	96 783	142 619	194 840	242 549	311 120	280 240	344 244
„ Südosten	1 759 292	2 197 901	2 431 912	2 868 148	3 250 254	3 445 163	4 277 551
„ Osten	125 693	137 129	142 783	156 421	185 824	190 257	250 680
„ Norden	96 050	107 185	125 212	154 436	174 756	183 070	195 693
„ Nordwesten	389 066	420 715	516 663	502 164	594 139	521 479	535 495
„ Westen	3 708 167	4 122 438	4 415 720	4 423 765	4 530 584	4 254 405	4 208 740
„ Südwesten	4 088 774	4 539 403	4 830 093	4 922 933	5 050 054	5 469 251	5 926 609
Zusammen	10 263 825	11 667 390	12 666 223	13 360 414	13 903 732	14 359 874	15 738 782
VI. Beförderte Personen von Stationen im Umkreise bis 11 km Entfernung vom Zentrum.							
vom Süden	757 991	785 602	940 727	1 543 899	1 680 899	1 593 330	1 700 629
„ Südosten	9 880 142	6 469 276	7 022 278	7 464 114	7 539 504	7 060 714	8 388 770
„ Osten	16 040 301	16 297 376	16 958 656	17 780 387	17 864 143	16 293 069	16 031 408
„ Nordosten	8 109 219	6 384 604	7 506 306	7 798 507	7 958 896	7 186 427	7 434 964
„ Norden	8 495 450	8 696 612	8 951 509	9 281 878	9 126 797	8 673 300	8 871 588
„ Nordwesten	5 672 043	6 020 595	7 549 678	8 294 221	8 544 947	7 646 881	7 573 616
„ Westen	32 952 120	32 787 172	34 204 484	34 794 986	34 011 998	31 699 500	32 900 870
„ Südwesten	18 806 467	19 831 892	20 620 803	20 396 421	20 420 625	21 354 174	22 573 732
Zusammen	100 913 735	97 873 129	105 754 327	106 854 404	107 096 642	102 507 395	105 484 587

F. Stankiewicz' Buchdruckerei, Berlin SW. 11.

FEB 4 1921

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 08033 6061

Digitized by Google